भारत-साम्राज्य और लंका

(मानवी दृष्टि से लिखित नवीन भूगोल)

रचयिता

मद्रास विश्वविद्यालय में २० वर्ष पर्यन्त भूगोल के परीक्षक,
'हमारा संसार—भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका का मानवी भूगोल' के लेखक

सी. मारिसन, एम. ए., एल एल. बी.

और

'वर्नाक्युलर स्कूल भूगोल' पुस्तक-माला आदि के लेखक

एम. एल. जैन, एम. ए., एल. टी.,
एम. आर. ए. एस.

मैकमिलन ऐण्ड कम्पनी, लिमिटेड
कलकत्ता, बम्बई, मद्रास, लण्डन
१९२८

PRINTED BY F. C. PAL AT THE WELLINGTON PRINTING WORKS,
10, HALADHAR BARDHAN LANE,
6 & 7, BENTINCK STREET, CALCUTTA.

भूमिका

इस पाठ्य-पुस्तक में, जिसका आधेय मेरी पूर्व प्रकाशित भारतीय भूगोल की पुस्तकें हैं, मैं ने आद्योपान्त विषय की मानवसम्बन्धी अवस्थाओं पर विशेष ध्यान देने की चेष्टा की है। दिन पर दिन यह तत्व अधिकाधिक ग्राह्य होता जाता है कि भूगोल की मानवसम्बन्धी व्याख्या विद्यालयों के पठन-क्रम के अत्यन्त शिक्षाप्रद विषयों में एक है। अतः मानचित्र और उस के द्वारा प्रदर्शित मानवी अनुराग की बातें इस पुस्तक का मुख्य विषय है; विद्यार्थियों के लिए ऐसे भूखण्ड की, जिस का उन को न्यूनाधिक परिचय है, मानवी जीवन और उद्योग को प्रभावित करने वाली प्राकृतिक अवस्थाओं तथा जलवायु की व्याख्या करना मेरा उद्देश्य है। यदि इन अवस्थाओं, उन के कारणों और कार्यों को एक बार हृदयंगम कर लिया जाय, तो विद्यार्थी इस योग्य हो जायँगे कि जब वे सम्पूर्ण भूमंडल का अध्ययन करते समय इन का निरूपण देखेंगे, तब वे इन के मर्म को समझ सकेंगे। यदि वे इस पुस्तक से भूगोल की व्याख्या का विशुद्ध ज्ञान प्राप्त कर सकेंगे, तो मैं अपनी महत्त्वाकांक्षा को सफलीभूत समझूँगा। इस पुस्तक से पृथक् पृथक् बातों की तालिकाओं को एक-दम बहिष्कृत कर दिया गया है, और समताओं तथा भेदों की तुलना और सामान्य निर्देशों के द्वारा विद्यार्थियों के कार्य को याथार्थ में शिक्षाप्रद बनाया गया है। इस पुस्तक में सर्वत्र विवरण-रीति का अवलम्बन किया गया है, और मैं ने एक दृष्टिकोण से निरूपित विषय की दूसरे दृष्टिकोण से पुनरावृत्ति करने में किंचित संकोच नहीं किया है।

सी. मारिसन

छात्रों के लिए भूमिका

मैं ने भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका के बहुत से भागों की सैर की है। बचपन में मैं गंगा की नहरों में काग़ज़ की नावें बहा कर खेला हूँ, हिमालय पर चीड़ के पेड़ों के नीचे घूमा हूँ और अपने पिता को उन नदियों पर मछली पकड़ते देखा है जो कश्मीर से निकल कर सिंध नदी में गिरती हैं। मैं दार्जिलिंग में तुषारस्रुति का आनन्द लूट चुका हू, चित्तौड़ और दौलताबाद की चट्टानों पर स्थित ऊचे क़िलों पर चढ़ा हूँ, कोलर की अत्यन्त गहरी सोने की खान में उतरा हूँ और आदम की चोटी से सूर्योदय का दृश्य देख चुका हू। मैं नावों और स्टीमरों में बैठ कर हुगली, गंगा, ब्रह्मपुत्र, गोदावरी और इरावदी नदियों की ख़ूब सैर कर चुका हूँ; मलाबार और त्रावनकोर के सुन्दर लगूनों में घूमा हूँ; पूर्वी तट की नहरों में और चिलका तथा उदयपुर की शान्त झीलों में भ्रमण कर चुका हूँ; लंका का चक्कर लगा चुका हूँ; मनार की खाड़ी को तीन बार, बंगाल की खाड़ी को चार बार और अरब सागर को आठ बार पार कर चुका हूँ। काबुल नदी के किनारे पर स्थित अपने जन्म-स्थान के ऊँटों और उजाड़ पहाड़ियों का थोड़ा थोड़ा ध्यान मुझे अब तक है; बहुर दूर भारत के दूसरी ओर मैं ने चीनी व्यापारियों को अपने देश से बरमा में माल से लदे हुए टट्टू लाते देखा है; और मैंने कोलम्बो बन्दर से सारे संसार के देशों को जहाज़ रवाना होते हुए भी देखे हैं। दिल्ली के कश्मीरी दरवाज़े के निकट, कोचिन में वासको-ड-गामा की क़ब्र के पास और सेंट जार्ज क़िले की दीवारों के नीचे; भूपाल, इन्दौर, अजमेर और लखनऊ के मैदानों में; लाहोर में सिक्खों के साथ, जयपुर में राजपूतों के साथ और गंजाम में उड़िया लोगों के साथ, मैं क्रिकेट खेला हूँ।

मैं तीस से अधिक बड़े नगरों में घूमा हूँ; गरम मैदानों और ठंडी पहाड़ियों पर रहा हूँ; डाक-बँगलों, डेरों, महलों और नदी पर नावों में भी रह चुका हूँ। मैं ने नाव में बैठ कर बनारस की बड़ी स्मशान भूमि को देखा है; मथुरा में यमुना नदी के पवित्र कछुओं को चने खिलाये हैं; प्रयाग में यात्रियों के साथ सैर की है; कलकत्ते के कालीघाट पर स्नान करने वालों को देखा है; मैसूर की चमूंदी पहाड़ी पर चढ़ा हूं; इलौरा और एलीफ़ंटा टापू की गुफाओं में घूमा हूँ। गया, मदूरा, त्रिचनापली, तंजौर, काँची, त्रिचूर और त्रिवेन्द्रम् के प्रसिद्ध मंदिर; रामेश्वरम् का विशाल शिवालय; पुरी के रेतीले तट पर स्थित जगन्नाथजी का मंदिर और महाबलीपुरम् के रथ जिन पर समुद्र लहरें मारता है; दिल्ली, लखनऊ, आगरा और फ़तेहपुर सीकरी की मसजिदें, तथा फ़क़ीरों और बादशाहों की क़ब्रें; बुद्ध-गया का बोधि-वृक्ष; कैंडी भील के तट का दन्त-मंदिर; रंगून, पेगन, मांडले और पीगू के बौद्ध मठ; तुंगभद्रा के किनारे विजय नगर के खँडहर और लंका के जंगलों में अनुराधपुरा नाम का भूगर्भ-स्थित नगर, मैं ने देखे हैं।

परन्तु इन दृश्यों से अधिक रोचक विषय यह था कि मैदानों और पर्वतों में, नदियों और समुद्रतट पर मनुष्य किस प्रकार जीवन व्यतीत करते हैं, कौन कौन सी फ़सलें पैदा करते हैं, क्या क्या वस्तुएँ बनाते हैं और किस प्रकार के व्यवसाय करते हैं।

मुझे इस बात का बड़ा गर्व है कि मैं ने इस विचित्र देश की खूब सैर की है। मैं, उन यात्राओं को जो मैं ने की हैं, उन स्थानों को जिन्हें मैं देख आया हूँ और उन लोगों को जिन से मैं मिला हूँ, जीवनपर्यन्त नहीं भूल सकता। यह भी एक कारण है कि मैं ने यह पुस्तक लिखी है।

सी. मारिसन

विषय-सूची

भारत-साम्राज्य और लंका

अध्याय १

प्रस्तावना

पृथ्वी मनुष्य का घर है। भूगोल पृथ्वी का विज्ञान है। भूगोल के अध्ययन से हमको यह मालूम होता है कि पृथ्वी किस प्रकार का घर है; उसमें थल और जल कहाँ कहाँ हैं, पर्वत कहाँ हैं और घाटियाँ तथा मैदान कहाँ हैं; हवाएं किस प्रकार चलती हैं और एक स्थान से दूसरे स्थान को जल भरे बादलों को कैसे ले जाती हैं; गरम भाग और ठंडे भाग कहाँ कहाँ हैं; सूखे रेगिस्तान कहाँ हैं, और नदियों तथा दलदलों से भरे हुए तर स्थान कहाँ हैं; भिन्न भिन्न स्थानों पर कौन कौन से पौधे पैदा होते हैं, और वहाँ कौन से पशु रहते हैं। इसी प्रकार की और भी अनेक बातें भूगोल के अध्ययन से मालूम होती हैं।

इस पुस्तक में हम सारी पृथ्वी का वर्णन नहीं पढ़ेंगे। हम केवल उन भागों का हाल पढ़ेंगे जहाँ हम स्वयं रहते हैं, अर्थात् भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका। हम यह मालूम करेंगे कि ये देश किस प्रकार के निवासस्थान हैं; मनुष्य ने धरती, समुद्र, मैदान और नदियों का किस प्रकार उपयोग किया है; कौन कौन सी फ़सलें उसने पैदा की हैं; किन पशुओं को अपनी सहायता के लिए उसने पालतू बना लिया है; उसने कौन सी नहरें और तालाब बनाये हैं; उसने कौन से खनिज पदार्थ खोद लिये हैं; कौन सी सड़कें, रेलें

और नगर उसने बनाये हैं, और संसार के अन्य भागों के साथ वह कैसे व्यापार करता है।

'भारत-साम्राज्य' कहने से एशिया के उस सारे दक्खिनी भाग से आशय होता है, जो भारत-सरकार के अधीन है। यह राज्य भारतवर्ष और बरमा तथा उनके समुद्र-तटों के समीपवर्ती कुछ टापुओं पर फैला हुआ है। लंका जो भारतवर्ष के दक्षिण में एक द्वीप है, भारत-साम्राज्य का भाग नहीं है, क्योंकि उसका शासन-प्रबन्ध हमारे शासन-प्रबन्ध से पृथक् है। परन्तु भारत-साम्राज्य और लंका दोनों ही 'ब्रिटिश साम्राज्य' के भाग हैं। इससे यह आशय है कि ग्रेट ब्रिटेन और बहुत से अन्य देश, जैसे कनाडा और आस्ट्रेलिया, लड़ाई के समय एक दूसरे की रक्षा करने के लिए, और शान्ति के दिनों में एक दूसरे की सहायता करने के लिए, भारत-साम्राज्य से जुड़े हुए हैं।

भारतवर्ष और ब्रह्मा ब्रिटिश साम्राज्य के बड़े महत्वशाली भाग हैं। इन देशों की जनसंख्या ब्रिटिश-साम्राज्य के अन्य किसी भाग की अपेक्षा बहुत अधिक है। उत्तर में कश्मीर के पहाड़ों से दक्षिण में कुमारी अन्तरीप तक २,००० मील की दूरी है। पच्छिम में कराँची से लेकर पूर्व में दूरवर्ती सालविन नदी तक की दूरी भी इतनी ही है। भारत-साम्राज्य का क्षेत्रफल पौने दो लाख वर्गमील है।

भारतवर्ष की स्थिति

पहला प्रश्न हमारे सामने यह है कि, दुनियाँ के किस भाग में भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका स्थित हैं? मनुष्य के घर के किस भाग में हम रहते हैं? इस प्रश्न के उत्तर देने

की सर्वोत्तम रीति यह है कि हम अपने 'घर' के दूरवर्ती स्थानों की सैर करें, और देखें कि हमारे देश से परे क्या है।

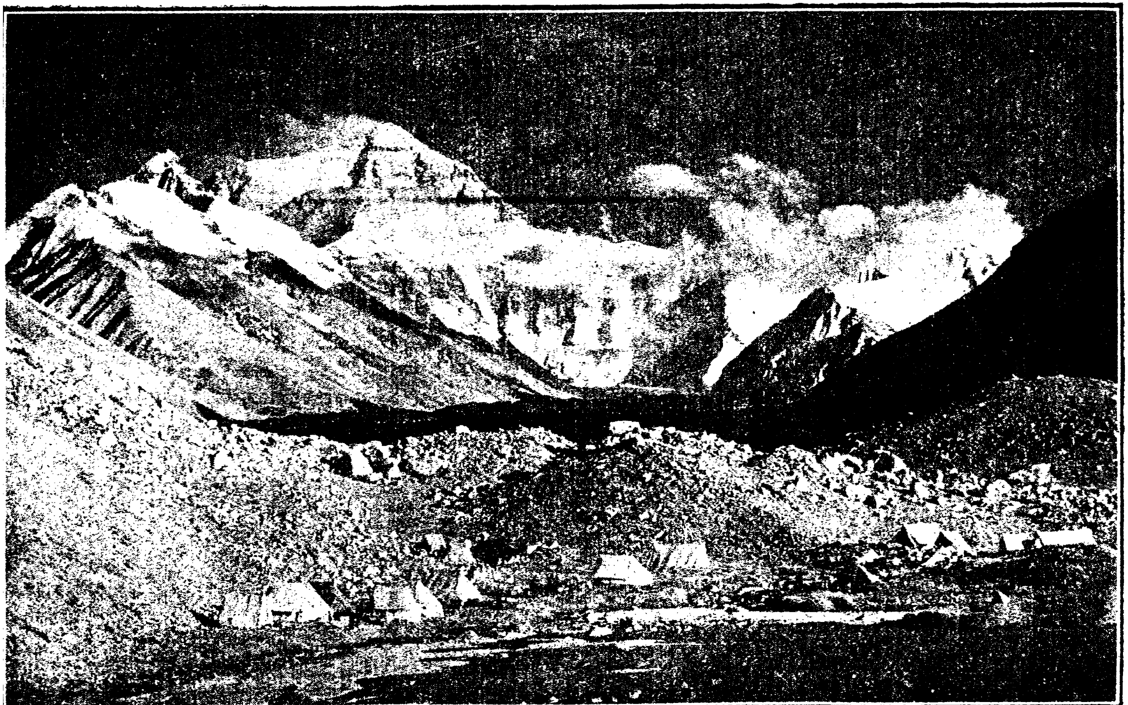
१—हमारी पहली यात्रा ठीक उत्तर में हिमालय पर्वत की ओर होगी। ये पर्वत एक बहुत लम्बी और ऊँची दीवार की तरह भारतवर्ष के उत्तर में फैले हुए हैं। इस दीवार पर चढ़ने में हमको कई सप्ताह लग जायगे। एक श्रेणी के ऊपरी भाग पर पहुँचते ही उसके आगे दूसरी श्रेणी दिखाई देगी, और फिर उसके भी आगे एक और देख पड़ेगी। यात्रा बड़ी कठिन है; चलने की राहें अच्छी नहीं हैं और चटियल नदियों के ऊपर केवल थोड़े से ही पुल हैं। हवा बहुत ठंडी है, ऊंची घाटियाँ बर्फ़ से भरी हुई हैं और ऊंचे दर्रे प्रायः तुषार से अटे हुए हैं। कभी कभी बर्फ़ की विशाल शिलाएं सपाट ढालों से नीचे फिसल पड़ती हैं, और वहीं पर यात्रियों तथा उनके पशुओं की क़ब्र बना देती हैं। जाड़े के मौसिम में यात्रा असम्भव है। इन ठंडे पर्वतों में हम घोड़े या ऊँटों को प्रयोग में नहीं ला सकते, परन्तु याकों पर सवार होना पड़ता है। याक बलिष्ठ पहाड़ी बैल हैं, जिनके शरीर पर उनकी ठंड से रक्षा करने के लिए लम्बे घने बाल होते हैं। उनके पैर बड़े पक्के पड़ते हैं, जिससे वे बर्फ़ीले मार्गों पर कभी नहीं फिसलते। यदि हम बहुत लम्बी, सपाट और थका देने वाली यात्रा के पश्चात् किसी बहुत ऊँची चोटी पर जैसे तैसे पहुँच भी जायं, तो हमको आगे क्या दिखाई देगा? उत्तर में हम नीचे की ओर एक विस्तीर्ण पठार सैकड़ों मील तक फैला हुआ देखेंगे। जाड़ों में यह तुषार के कारण सफ़ेद पड़ जाता है, और उसकी झीलें मोटी बर्फ़ की चादर से ढक जाती हैं। गरमियों में बहुत थोड़ी फ़सल, या गाँव, या मनुष्य देख पड़ते हैं। केवल थोड़े से गड़रिये रहते हैं, जो अपने ढोरों के लिए घास की खोज में इधर उधर फिरा करते हैं। यह पठार तिब्बत का देश है।

यह उस बड़ी ऊँची भूमि का भाग है जो महाद्वीप एशिया के बीच में स्थित है। तिब्बत वाले भारतवासियों से बिल्कुल भिन्न होते हैं। उनके चेहरे और ही तरह के होते हैं, और इसी प्रकार उनका पहनावा भी। उनकी भाषा बिल्कुल भिन्न होती है, वे शायद ही कभी स्नान करते हों, और उनके रीति-रिवाज हमलोगों के रीति-रिवाजों से पृथक् होते हैं। वे हिन्दू या मुसलमान नहीं हैं, परन्तु



तिब्बत के पठार।
वनस्पति रहित भूमि और दूरवर्त्ती पर्वतों पर तुषार देखो।

बौद्ध हैं। यद्यपि तिब्बत भारतवर्ष के उत्तर में उससे मिला हुआ देश है, परन्तु वास्तव में वह बहुत दूर है, क्योंकि वहाँ पहुँचने के लिए एक लम्बी, कठिन और भयानक यात्रा तै करनी पड़ती है। केवल पहाड़ों के ऊपर कुछ दर्रों के द्वारा ही उस देश में जा सकते हैं, और भारतवर्ष के बहुत थोड़े मनुष्य वहाँ पहुँच सकते हैं। भारतवर्ष



खुली हुई चट्टानों और पत्थरों के बीच में ऐवरेस्ट का आरोहक-दल, जहाँ कुछ नहीं पैदा होता।
हिमाच्छादित ऐवरेस्ट की चोटी और कुछ बादल।

और लंका की गरम और उपजाऊ भूमि के यात्रियों को यह देश एक नयी सी दुनियाँ मालूम होती है।

२—हिमालय पर चढ़ने के लिए उत्तर की ओर जाने के बजाय हम **उत्तर-पच्छिम** की ओर भी यात्रा कर सकते हैं। यहाँ पहले हमको सिंध नदी को पार करना होगा। फिर अपने सामने हमको पहाड़ों की लम्बी श्रेणियाँ दिखाई देंगी। इनको हिन्दुस्तान का



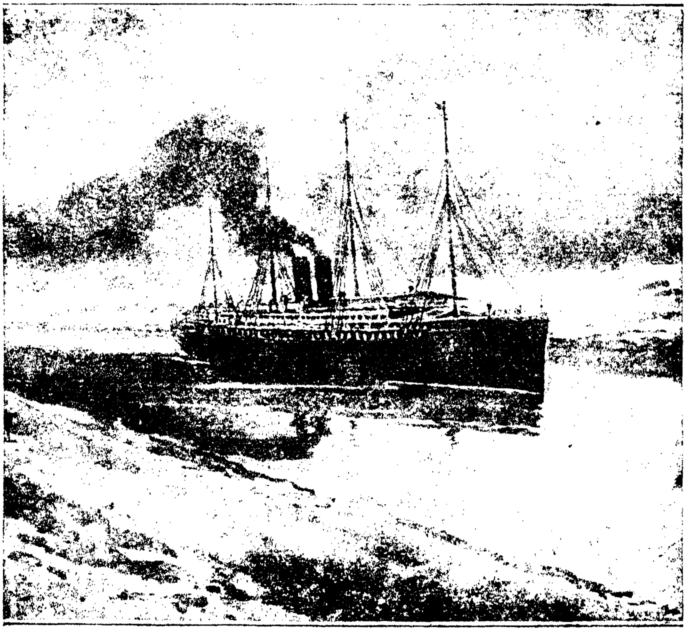
अफ़ग़ानिस्तान में जीवन।

पहाड़ी फाटक कहना चाहिए, क्योंकि इन्हीं के दर्रों के द्वारा अफ़गानिस्तान और बलूचिस्तान से अनेक आक्रमण करने वाले आये हैं। ये पर्वत न तो उतने ऊँचे हैं, और न इनकी जलवायु ही उतनी ठण्डी है। यहाँ बहुत कम वर्षा होती है और धरती प्रायः जलविहीन है; केवल कुछ छोटी नदियाँ हैं, जो वर्ष के अधिकांश

भाग में सूखी रहती हैं। इन पर्वतों को पार करने का सबसे उत्तम ढंग यह होगा कि हम व्यापारियों के एक समूह के साथ जो अपने ऊँटों सहित हो, हो लें। ये हमको किसी दर्रे में होकर निकाल ले जायँगे। यहाँ पर ऊँट बड़ा लाभदायक पशु है, क्योंकि वह बहुत दूर तक बिना पानी पिये हुए जा सकता है। इन पर्वतों के पार करने के पश्चात् हमारा देश पीछे रह जाता है, और हमको एक लम्बा-चौड़ा पठार दिखाई देता है जिसमें उजाड़ पहाड़ियाँ और पर्वत हैं। जाड़ों में हवा बहुत ठण्डी चलती है, जो भारतवर्ष और लंका के किसी भी भाग से बहुत अधिक ठंडी होती है। इन दिनों में मनुष्य भेड़ की खाल के मोटे कपड़े पहनते हैं। गरमियों में सूर्य बहुत तेज़ चमकता है, और बहुत कम वर्षा होती है जिससे केवल बहुत थोड़ी फ़सलें पैदा होती हैं; और केवल थोड़े से ही गाँव दिखाई देते हैं। अफ़गानिस्तान और बलूचिस्तान पर्वतों और रेगिस्तानों से भरे पड़े हैं। लोग घाटियों में थोड़े से खेतों को जोतते बोते हैं, जिनमें पहाड़ियों का तुषार पिघल कर छोटी छोटी नदियों के रूप में बहता है। इन देशों से आगे चल कर हम फ़ारस में पहुँचते हैं। यह भी पर्वतों और रेगिस्तानों का देश है।

३—हमारी तीसरी यात्रा पश्चिम की दिशा में भारतवर्ष के समुद्र-तट की ओर है। हमारी जन्मभूमि का इस ओर का द्वार बम्बई है, और यहाँ से हम जहाज़ में बैठ कर खुले समुद्र के आर-पार जा सकते हैं। २,००० मील दक्खिन-पच्छिम चल कर हम अफ़्रीका के बड़े महाद्वीप के तट पर पहुँच सकते हैं। यही हबशियों का घर है। हम ऊपर की ओर सकरे लाल सागर में जा सकते हैं, जो एशिया को अफ़्रीका से अलग करता है। इसके दूसरे सिरे पर स्वेज़ नहर है; जिसको पार करके हम एक और बड़े

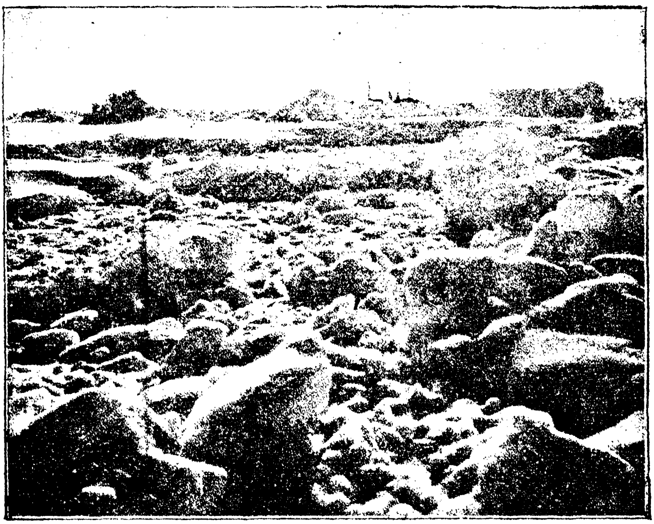
समुद्र में पहुंच सकते हैं, जो अफ्रीका को योरुप से अलग करता है। प्रति वर्ष सैकड़ों जहाज़ भारतवर्ष से योरुप को और वापिस इसी मार्ग द्वारा आते-जाते रहते हैं।



भारत को डाक ले जानेवाला जहाज़ स्वेज़ नहर में धीरे धीरे चल रहा है। धीरे धीरे क्यों ?

४—अब दक्षिण की ओर चलें। भारतवर्ष के प्रायद्वीप के आर-पार हम रेल द्वारा यात्रा कर सकते हैं, और उस सकरे जल-डमरूमध्य को पार कर सकते हैं, जो उसे लंका से अलग करता है। यदि हम उस प्रकाश-घर के ऊपर चढ़ जायँ जो इस टापू के दक्खिनी सिरे पर बना है, तो हमको बहुत लम्बा चौड़ा हिन्दमहासागर बड़

दूर क्षितिज तक चारों ओर फैला हुआ दिखाई देगा। उस प्रकाश-घर के निकट हो कर जहाज़ निकल जाते हैं, और अपनी झंडियों द्वारा वे प्रकाश-घर के रखवालों को यह संकेत करते हैं कि वे कहाँ से आये हैं, और कहाँ जा रहे हैं। कुछ कलकत्ते से दक्खिन की ओर जा रहे हैं; तो कुछ रंगून से बंगाल की खाड़ी पार करके दक्खिन-पच्छिम जा रहे हैं। कुछ पैसिफ़िक महासागर के दूरवर्ती



दक्षिणी ध्रुव के चारों ओर बर्फ़ से ढकी हुई भूमि।
बर्फ़ में फँसा हुआ एक जहाज़।

देश चीन और जापान के बन्दरगाहों से पच्छिम की ओर जा रहे हैं; तो कुछ ऐसे भी हैं जो उस महासागर को पार करके हमारी गोल पृथ्वी के ठीक दूसरी ओर से अमेरिका देश से चले आ रहे हैं। एक जहाज़ यह संकेत करता है कि वह आस्ट्रेलिया से उत्तर-पच्छिम की ओर बहुत दूर की यात्रा करता हुआ चला आ रहा है; तो कुछ

और संकेत करते हैं कि वे अटलांटिक महासागर से अफ्रीका के दक्खिन का चक्कर लगा कर उत्तर-पूर्व की ओर से आ रहे हैं। यदि हम लंका के दक्षिणी सिरे से धुर दक्खिन की ओर यात्रा करें, तो हम पृथ्वी के जल-धरातल के एक चौथाई भाग को पार कर लेंगे। थल का भाग हमको केवल यात्रा के अन्त में ही दिखाई देगा, जहाँ हम एक बड़ा महाद्वीप देखेंगे, जो तुषार और बर्फ़ की विशाल शिला से ढका हुआ है और जमे हुए समुद्र से घिरा हुआ है। उस पर कोई मनुष्य नहीं रहता और अब तक केवल दो एक ही बहादुर कप्तान वहाँ पहुँच सके हैं। लंका भारतवर्ष के दक्खिनी किनारे पर है जिसके पूरब, पच्छिम और दक्खिन में हज़ारों मील दूर तक खुला हुआ समुद्र है।

५—हमारी अन्तिम यात्रा मद्रास से आरम्भ होती है। हम पूर्व में एक हज़ार मील से अधिक चलते हैं, और बंगाल की खाड़ी को पार करके ब्रह्मा में मोलमीन पहुँचते हैं। इसके आगे हमें एक सकरे प्रायद्वीप के ऊपर चढ़ना पड़ता है, और फिर हम श्याम की खाड़ी के तट पर पहुँचते हैं जो पैसिफ़िक महासागर का एक भाग है। इतनी दूर पूर्व जाने के बदले हम ऐसा भी कर सकते हैं कि रंगून पर ठहर जायँ। यहाँ हम एक नदी-स्टीमर में बैठ सकते हैं। इसमें बैठ कर हम इरावदी नदी में दो-तीन दिन की यात्रा के पश्चात् ब्रह्मा में बहुत भीतर चल कर भामू नगर पहुँचते हैं। यहाँ हम कुछ चीनी व्यापारियों के साथ चले जा सकते हैं, जो अपने टट्टुओं पर पहाड़ियों, घाटियों और जंगलों को पार करके अपने देश को माल ले जा रहे हैं। अन्त में हमको ऐसी नदी मिल जाती है, जिसके द्वारा हम कैंटन और हांगकांग को पहुँच सकते हैं। पिछला स्थान एशिया के पैसिफ़िक तट पर एक

उत्तम बन्दर है। उत्तर, दक्खिन, पूर्व और पश्चिम की ओर इन यात्राओं को करने के पश्चात् हमको यह मालूम हो जाता है कि भारत-साम्राज्य के सीमान्त देश कौन कौन से हैं, और एशिया के विशाल महाद्वीप के दक्षिण में इस देश की कैसी स्थिति है।

प्रश्न।

१—भारतवर्ष के नक़शे और परकार की सहायता से हाथ के संकेत द्वारा बताओ कि निम्नलिखित स्थान तुम्हारे स्कूल से किस ओर हैं:—

बम्बई, कराँची, कलकत्ता, मद्रास, रंगून, माँडले, कोलम्बो, ऐवेरेस्ट की चोटी और काबुल।

२—तिब्बत और अफ़ग़ानिस्तान किन किन बातों में भारतवर्ष से भिन्न हैं?

३—किस दिशा में हैं—बम्बई से बसरा, अदन और मोम्बासा; लंका से केप टाउन, सिंहपुर और दक्षिणी महाद्वीप; कलकत्ता और मद्रास से रंगून?

४—भारत-साम्राज्य एशिया के किस भाग में है? उसका विस्तार कितना है? उसकी थल-सीमा की ओर कौन कौन से देश हैं?

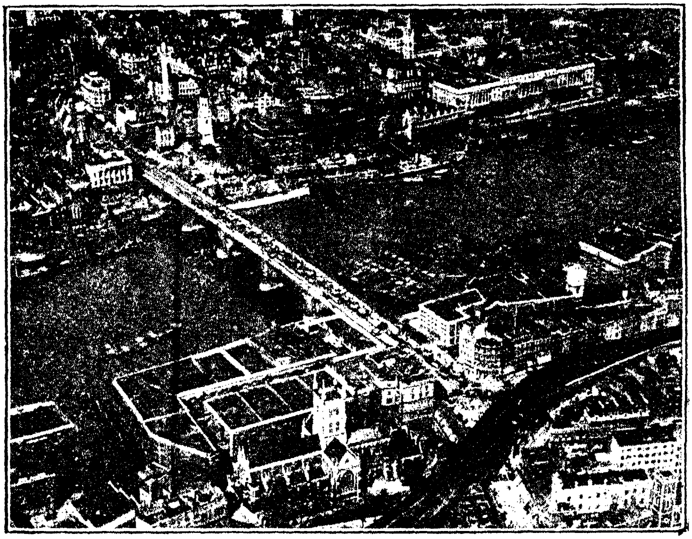
अध्याय २

भूगोल सीखने के साधन

नक़शे, उनके भेद और प्रयोग

पृथ्वी के किसी भाग का भूगोल सीखने की सबसे अच्छी रीति उस पर यात्रा करना है। यात्रा करके ही उसके पठार और मैदान, उसकी घाटियाँ और नदियाँ, तथा उसके समुद्र-तटों का हम स्वयं अपनी आँखों द्वारा अध्ययन कर सकते हैं; उसके खेत तथा जंगल, उसके नगर तथा खानें, उसके बन्दर तथा कारखानों की सैर कर सकते हैं, और देख सकते हैं कि वहाँ लोग किस प्रकार रहते हैं, और वे क्या करते हैं। हम देश में पैदल चल सकते हैं, या बाइसिकिल द्वारा जा सकते हैं; या घोड़ा-गाड़ी, मोटर और रेलगाड़ी में बैठ कर यात्रा कर सकते हैं; या उसकी नदियों द्वारा और उसके समुद्र-तटों के किनारे किनारे जल-यात्रा कर सकते हैं। एक और नया ढंग देश के ऊपर वायु-यान (हवाई जहाज़) में उड़ने का है। उसमें से हम नीचे की ओर भिन्न भिन्न स्थानों को जैसे जैसे उनके ऊपर होकर आगे बढ़ते जायँ, देख सकते हैं। संसार के सभी भागों में यात्रियों ने ऐसी किताबें लिखी हैं, जिनमें उन्होंने उन नगरों और स्थानों का वर्णन किया है जहाँ वे हो आये हैं। प्रत्येक मनुष्य अपने नगर या गाँव और उसके निकट के स्थानों की भूगोल जानता है, क्योंकि वे उसने अपनी आँखों से देखे हैं। हम में से कुछ लोगों ने अपनी ज़िले की भूगोल इसी प्रकार सीखी है;

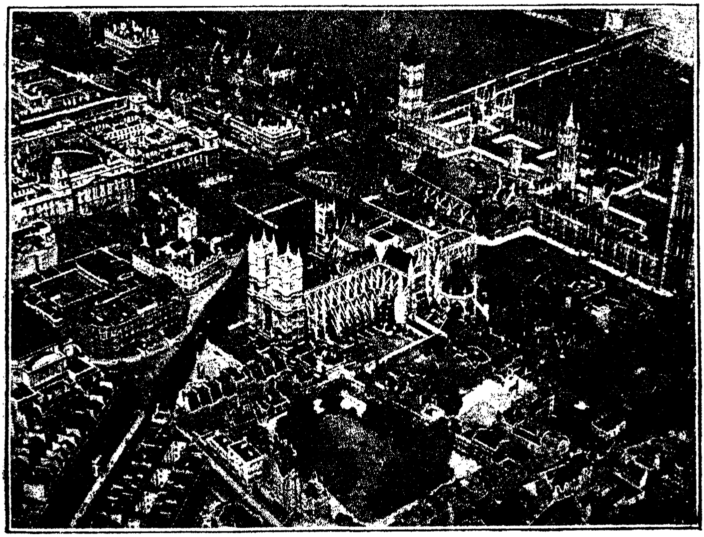
कुछ लोग रेल में भी बैठ कर घूमे हैं; और कदाचित् कुछ ऐसे भी हैं जिन्होंने बहुत लम्बी यात्राएं की हैं। परन्तु सारी पृथ्वी की भूगोल इस प्रकार सीखने के लिए हमारे पास समय नहीं है। इसलिए यात्रियों की कहानियों और भूगोल की पुस्तकें पढ़कर हमको भूगोल सीखना चाहिए।



टेम्ज़ नदी पर लन्दन का पुल।
हवा से किस प्रकार भूगोल सीखा जा सकता है।

दूसरी रीति नक़्शों का अध्ययन है। नक़्शे (मानचित्र) पृथ्वी को एक प्रकार की तसवीरें हैं, और इनसे हम अपनी आँखों द्वारा बहुत सी बातें शीघ्र और सुगमतापूर्वक सीख सकते हैं। बिना अंकों का प्रयोग किये हुए हम अंकगणित भले ही सीख सकें, और यह भी सम्भव है कि त्रिकोण तथा वृत्तों के खींचे बिना ही हम रेखागणित भी सीख जायं; परन्तु, इस रीति से हम

बहुत कम सीख पायँगे, और इस प्रकार सीखने में कठिनाई भी बहुत पड़ेगी। इसी प्रकार भूगोल सीखने समय हमको नक़शों का प्रयोग अवश्य करना चाहिए, और उनमें जो संकेत बने हुए हैं उनको अवश्य समझना चाहिए, क्योंकि प्रत्येक संकेत का अर्थ कुछ न कुछ अवश्य होता है। थल और जल, पर्वत, नदी, नगर और गाँव के लिए जो



वेस्टमिनिस्टर ऐबे और पार्लिमेंट-भवन।
हवा से किस प्रकार भूगोल सीखा जा सकता है।

संकेत प्रयोग किये जाते हैं उनको प्रायः प्रत्येक विद्यार्थी समझता है। अधिकांश नक़शों के कोनों में उनमें प्रयोग किये जाने वाले संकेतों की सूची दी हुई होती है।

राजनीतिक नक़शे मामूली नक़शे होते हैं। उनसे किसी देश का चित्र मालूम होता है और उनमें भिन्न भिन्न रंगों से सूबों

तथा देशी रियासतों की सीमाएँ दिखाई जाती हैं, अर्थात् यह दिखाया जाता है कि कोई देश शासन करने के हेतु किस प्रकार विभाजित किया गया है। **प्राकृतिक नक़्शा** दूसरे ही प्रकार की तसवीर है। वह बतलाता है कि प्रकृति ने देश में किस प्रकार पहाड़ और घाटियाँ बनाई हैं और उसे किस तरह नदियों द्वारा सींचा है। इस बात का ज्ञान कि किसी देश को मनुष्य ने प्रान्तों और रियासतों में किस प्रकार बाँटा है उतना आवश्यक नहीं है कि जितना यह जानना आवश्यक है कि उस देश के निवासियों पर वहाँ की घाटियों, नदियों, झीलों, समुद्र, गरमी, वर्षा और हवाओं का क्या प्रभाव पड़ा है। यदि हम किसी देश के आकार तथा जलवायु का अध्ययन पहले कर लें, तो हम मालूम कर सकते हैं कि मनुष्य के लिए कौन से भाग सबसे अधिक उपयोगी हैं, कहाँ वह अत्यन्त सुगमता से भिन्न भिन्न प्रकार की उपज पैदा कर सकता है, कहाँ वह नदियों में नावें और स्टीमर चला सकता है, कहाँ वह इन नदियों के पानी को सिंचाई के काम में ला सकता है, कहाँ नगरों को बसाने के लिए सर्वोत्तम स्थान मिल सकते हैं, और किस प्रकार चौरस घाटियों और पहाड़ों के दर्रों में हो कर रेल द्वारा नगर एक दूसरे से मिलाये जा सकते हैं। इन बातों के जान लेने के पश्चात् हम देश का इतिहास पढ़ सकते हैं, और सीख सकते हैं कि युद्धों और संधियों द्वारा वह उन सूबों तथा रियासतों में किस प्रकार बटा हुआ है जो राजनीतिक नक़शे में दिखाये गये हैं।

और भी **कई प्रकार के नक़शे** होते हैं। कुछ बतलाते हैं कि समुद्र कहाँ गहरा है और कहाँ छिछला है। ऐसे नक़शे से हमें मालूम होता है कि भारतवर्ष के तट के किनारे किनारे समुद्र छिछला है। उससे हमें यह मालूम होता है कि बहुत गहरे पानी तक

पहुचने के लिए हमको बम्बई से २०० मील पच्छिम की ओर चलना पड़ेगा। इस प्रकार का नक़शा **नाविकों का चार्ट (नक़शा)** कहलाता है। इससे मल्लाह को भिन्न भिन्न स्थानों पर समुद्र की गहराई ज्ञात होती है, समुद्र की धाराओं का बहाव मालूम होता है; और उसमें तट के किनारे के बन्दर तथा प्रकाश-घर दिये रहते हैं। इन नक़शों द्वारा जहाज़ के कप्तानों को अपना जहाज़ सुरक्षित ढंग पर ले जाने में सहायता मिलती है, और वे उन छिपी हुई चट्टानों और रेत के टीलों से बच जाते हैं जिनसे जहाज़ को टकरा जाने का डर रहता है। एक ऐसे अच्छे नक़शे के बिना जहाज़ का कोई भी कप्तान समुद्र-यात्रा नहीं करने पाता है। एक प्रकार के और नक़शे ये बतलाते हैं कि कहाँ सब से अधिक और कहाँ सब से कम वर्षा होती है, कहाँ हवाएं बहुधा चला करती हैं, पृथ्वी के गरम भाग और ठंडे भाग कहाँ कहाँ हैं। ये **जलवायु के नक़शे** होते हैं। कुछ नक़शे ऐसे भी होते हैं जिनके द्वारा यह मालूम होता है कि बड़े जंगल, घास के मैदान व रेगिस्तान कहाँ हैं, और कहाँ मनुष्य धान, गेहूं, कपास, पाट आदि की फ़सलें पैदा करता है। यह **वनस्पति के नक़शे** हैं। फिर **आबादी के नक़शे** दिखाते हैं कि पृथ्वी के भिन्न भिन्न भागों में कौन सी जातियाँ रहती हैं और वे कौन कौन सी भाषाएँ बोलती हैं। 'ग्लोब,' अर्थात् गोला बहुत अच्छा नक़शा है, क्योंकि उससे पृथ्वी का वास्तविक आकार मालूम होता है। अब एक नये ही ढंग के नक़शे बनाये जाते हैं। भारतवर्ष के भिन्न भिन्न भागों के चित्र वायु-यानों द्वारा ऊँचे से ले लिये गये हैं।

किसी देश की भूगोल सीखने की एक और रीति नक़शा खींचना है। यह विधि उत्तम है। पहले हम पतले काग़ज़ पर नक़शा उतार सकते हैं, और फिर थोड़े से अभ्यास के पश्चात् बिना किसी

नक़शे की सहायता के खींच सकते हैं। परन्तु सर्वोत्तम रीति चिकनी मिट्टी या काग़ज़ व लेही द्वारा नक़शा बनाना है। ऐसे नक़शे पर हम देश के आकार और धरातल को अँगुलियों से छू सकते हैं और आँखों से भी देख सकते हैं। जो कोई इस प्रकार का नक़शा बनायेगा, वह भारतवर्ष या ब्रह्मा, या लंका की भूगोल अवश्य सीख लेगा, और उसे कभी न भूलेगा। ऐसा मनुष्य उस मनुष्य से अधिक अच्छी तरह भूगोल सीख लेगा जो केवल दूसरे के बनाये हुए नक़शे को ही देखता है।

इस पुस्तक में हमने पर्वतों, नदियों या नगरों की लम्बी सूचियाँ नहीं दी हैं। हम अपने बैलों, या अपने कुत्तों, या अपने खेत के पेड़ों, या अपने गाँव के मकानों की लम्बी नामावलियाँ नहीं बनाते। हम उनके नाम जानते हैं और उन्हें याद रखते हैं, क्योंकि हम उनको प्रति दिन देखते हैं और उनके विषय में बातचीत करते हैं। इसी प्रकार प्रत्येक छात्र को भारत के मुख्य पर्वतों, नदियों, तटों और टापुओं के नाम व स्थान याद रखने चाहिएँ। इसके लिये उत्तम यह है कि भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका का एक अच्छा नक़शा सदा के लिए ऐसे स्थान पर टाँग देना चाहिए, जहाँ वह हमेशा देखा जा सके। ऐसा करने से अपने देश के विषय में हम सदा कोई न कोई नयी बात जानते रहेंगे। नक़शे में हम बहुत सी ऐसी बातें शीघ्रतापूर्वक देख सकते हैं, जो हम केवल बहुत सी पुस्तकें पढ़ने से और लम्बी यात्राएँ करने से ही जान सकते हैं। दीवार पर लटका हुआ नक़शा, यदि हम उसे प्रति दिन थोड़ा थोड़ा अध्ययन करें, हमारे मस्तिष्क में शीघ्र ही तसवीर बन जाता है जिसे हम कभी नहीं भूल सकते। दो आने का नक़शा भी जिसका सदा प्रयोग किया जाता है, उस दस रुपये की एटलस से कहीं अच्छा है जो जब कभी खोली जाती है। इस पुस्तक के लेखक ने इसको लिखते समय अपने सामने सदा एक

अच्छा नक़शा रक्खा था ; विद्यार्थी को भी इसके अध्ययन करते समय ऐसा ही करना चाहिए।

२—**भूगोल क्या सिखाती है।** हमको यह न भूलना चाहिए कि इस पुस्तक में भारतवर्ष, या ब्रह्मा या लंका के सब पहाड़ों, नदियों और नगरों के नाम और स्थान नहीं बताये गये हैं। ये बातें दीवार के बड़े नक़शे से जानी जा सकती हैं। परन्तु किसी देश के भूगोल का ज्ञान प्राप्त करने के लिए भिन्न भिन्न स्थानों की स्थिति और नाम जानने के अतिरिक्त कुछ और भी जानना आवश्यक है। मनुष्यों के निवास के बिना कोई देश रुचिकर नहीं हो सकता, और वास्तविक भूगोल हमको यह सिखाता है कि किसी देश के निवासियों के लिए वह किस काम का है, अर्थात् **उनके लिए वह किस प्रकार का घर है।**

इसलिए भूगोल सीखते समय हम सदा उन बहुत से प्रश्नों का उत्तर देते रहते हैं, जो 'क्यों' और 'किस लिए' से आरम्भ होते हैं। उदाहरण के लिए, हम इस भूगोल की पुस्तक में यह सीखेंगे कि भारत के निवासी किस प्रकार अपना उदरपोषण करते हैं; वे प्रायः किसान क्यों हैं ; वे एक भाग में चावल, दूसरे भाग में बाजरा, तीसरे में गेहूँ और चौथे में चाय क्यों पैदा करते हैं ; किस प्रकार सूर्य, वर्षा और नदियाँ इस कार्य में उनको सहायता देती हैं ; क्या कारण है कि भूमि का एक टुकड़ा उपजाऊ है और दूसरा नहीं है ; और इसलिए, क्यों कुछ ज़िलों में बहुत से मनुष्य रहते हैं, कुछ में बहुत कम रहते हैं, और कुछ में बिलकुल ही नहीं रहते ? भारत के कुछ भागों में बहुत से नगर हैं और कुछ में बहुत ही कम हैं ; एक भाग में बहुत सी नहरें या रेलें हैं, और दूसरे में बहुत कम हैं, और फिर तीसरे में बिल्कुल ही नहीं हैं—ऐसा क्यों है ? भारतवर्ष के

समुद्र-तट पर बहुत कम कटान और टापू हैं—क्या प्राचीन काल में इस से लोगों के जीवन में कुछ अन्तर पड़ा था ? क्या इस से वर्तमान काल में कोई अन्तर पड़ा है ? कोई नगर एक विशेष स्थान पर ही क्यों बना, किसी अन्य स्थान पर क्यों नहीं बना ? क्यों कोई कोई नगर शीघ्र बढ़ जाते हैं, और अन्य नगर नष्ट हो जाते हैं ? भूगोल के अध्ययन करने से हम इन में से कुछ प्रश्नों का उत्तर दे सकते हैं ; और फिर, हम कुछ और देशों का हाल पढ़ कर जो भारतवर्ष या लंका से बिलकुल भिन्न हैं, समझ सकते हैं कि वहाँ के मनुष्य हम लोगों से इतने भिन्न क्यों हैं और उन का जीवन हमारे जीवन से क्यों भिन्न है।

३—**पहाड़, मैदान और समुद्र-तट से लाभ**—संसार के किसी भाग के निवासियों के जीवन में जो बातें अन्तर डालती हैं वे दो हैं—उस देश का आकार और उसकी जलवायु। इसलिए भारतवर्ष या लंका की भूगोल अध्ययन करते समय हमें इन्हीं दो बातों पर विशेष ध्यान देना है, क्योंकि हम इनको समझने के बाद ही यह समझ सकेंगे कि वे मनुष्यों को वहाँ अपना घर बनाने में किस प्रकार सहायक या बाधक हैं।

आकार। पर्वत क्या करते हैं। आकार से हमारा आशय केवल नक़शे में बनी हुई सीमा से ही नहीं है ; हमारा आशय ऊंची-नीची भूमि, पर्वत, नदियों की घाटियाँ, पठार और तट से—संक्षेप में, धरती की प्राकृतिक बनावट से—है। भारतवर्ष और ब्रह्मा की प्राकृतिक बनावट में पर्वत अत्यन्त महत्वशाली हैं, और अब हम इन पर्वतों का ही वर्णन पढ़ेंगे। एक अच्छे नक़शे से हमको यह मालूम होता है कि भारत-साम्राज्य की थल-सीमा पर सभी जगह ऊँचे पर्वतों की श्रेणियाँ हैं। इन्होंने भारतवर्ष और

ब्रह्मा को एशिया के शेष भाग से सदा अलग रक्खा है। इन श्रेणियों में हिमालय पर्वत सबसे ऊँचे हैं, और पृथक् करने का कार्य इन्होंने सब से अधिक किया है। इनको पार करके कोई सेना आज तक भारतवर्ष में नहीं आ सकी है। आजकल भी इनकी घाटियों में हो कर थोड़े से बंजारे ही आ सकते हैं। हम आगे चल कर पढ़ेंगे कि उत्तर-पच्छिम में सुलैमान पर्वत में कुछ घाटियाँ (अर्थात् दर्रे) ऐसी हैं जिनके द्वारा पुराने समय में सेनाएँ हिन्दुस्तान में आती रही हैं। ब्रह्मा के पूर्व में केवल थोड़ी सी ही राहें पहाड़ों को पार करके चीन और श्याम में पहुँची हैं। भारतवर्ष के भीतर भी हम देख सकते हैं कि किस प्रकार पर्वत एक भाग को दूसरे भाग से अलग करते हैं। पच्छिमी घाट, जो समुद्र से थोड़ी ही दूर पच्छिमी तट पर हैं, सदा उस पतले समुद्र-तट के मैदान को भारत के शेष भाग से अलग रखते हैं। मालाबार तट के निवासियों के रीति-रिवाज व भाषाएँ इसी लिए इन पर्वतों के पूर्व की ओर के निवासियों से पृथक् हैं। इसी प्रकार विन्ध्याचल और सतपुड़ा के पर्वतों ने आर्यों को बड़ी संख्या में भारतवर्ष के दक्खिन में जाने से रोका। यही कारण है कि दक्षिण के लोग उत्तर के लोगों से भिन्न जाति के हैं और वे अपनी ही भाषाएँ बोलते हैं, जैसे तामिल और तेलगू। नक़शे में कई श्रेणियाँ दिखाई गई हैं, जो भारतवर्ष को ब्रह्मा से अलग करती हैं, जैसे पटकोई, खासी, जैंतिया, गारो और लूशाई। इसी लिए भारतवासी ब्रह्मावासियों से रक्त, धर्म, भाषा और रीति-रिवाज में बिलकुल भिन्न हैं। ब्रह्मा में भी हम देखते हैं कि समुद्र से उन पर्वतों को, जो तट के किनारे किनारे चले गये हैं, पार करना और भीतर देश में यात्रा करना कितना कठिन है। परन्तु देश के एक भाग को दूसरे भाग से अलग करने के अलावा पहाड़ बहुत काम करते हैं। हम आगे चल कर पढ़ेंगे कि जलवायु पर उन का प्रभाव

बहुत पड़ता है। यदि वे ऊँचे होते हैं तो हवाओं को रोक लेते हैं, वे पानी भरे बादलों को पकड़ लेते हैं और इस प्रकार नदियों को जन्म देते हैं। किसी देश की पर्वत-श्रेणियों की दिशा जानने से हम यह बतला सकते हैं कि वहाँ किस प्रकार नदियाँ बहती हैं।

मैदान और घाटियाँ। मैदान क्या करते हैं। इस पुस्तक में हम पढ़ेंगे कि भारत का सब से अधिक उपयोगी भाग उसकी चौरस गंगा-सिन्ध की घाटी या मैदान है। इसको हम संसार की सब से बड़ी घाटी कह सकते हैं। प्राचीन काल में गरम देशों में सभ्यता नदियों के किनारे आरम्भ हुई थी, क्योंकि वहाँ भोजन बड़ी आसानी से पैदा हो जाता था और जल द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान को जाना सहज था। संसार की किसी भी दूसरी नदी ने मनुष्य की सभ्यता की इतनी उन्नति नहीं की है जितनी गंगा ने। इसी के किनारे भारतवर्ष का इतिहास और धर्म प्रारम्भ हुए; जब भारत के शेष भाग के लोग अशिष्ट और अर्द्ध-सभ्य थे, इसके तट पर विद्या के स्थान और विशाल नगर थे। इसलिए कोई आश्चर्य नहीं कि यह संसार की सब से अधिक पवित्र नदी है। इसी प्रकार इरावदी की घाटी ब्रह्मा का सब से अधिक उपयोगी भाग है। नदियों के कार्य के विषय में हम आगे पढ़ेंगे।

समुद्र-तट क्या करते हैं। नक़शे से मालूम होता है कि भारतवर्ष दूर तक हिन्द महासागर में चला गया है। इसलिए इसके तट एशिया के अन्य भागों के तटों से बहुत दूर हैं, और इस से हम यह अनुमान कर सकते हैं कि प्राचीन समय में जब जहाज़ों का आविष्कार नहीं हुआ था ब्रह्मा या भारतवर्ष से अफ़्रीका जाने में बहुत समय लगता था। लंका के दक्षिण में धरती नहीं है। यह भी

एक कारण है कि भारतवासी बहुत काल तक अपने देश में ही रहे आये, अन्य देशों को नहीं गये।

नक़शे से एक बात और भी मालूम होती है—भारतवर्ष के तट पर बहुत कम कटान और टापू हैं। विचार करने से हमको मालूम होता है कि इसका भी भारतवासियों के जीवन पर बड़ा प्रभाव पड़ा है। उन दूसरे देशों में जहाँ बन्दरों के लिए खुले स्थान हैं, या जहाँ आँधियों से जहाज़ों की रक्षा करने के लिए बहुत से टापू हैं, या जहाँ टापू किसी बड़े समुद्र पर ख़ूब घने फैले हुए हैं जिस से मल्लाह थल से दूर कभी नहीं होते, वहाँ लोग बहुत शीघ्र और सुगमतापूर्वक नाविक (मल्लाह) हो जाते हैं और दूरवर्ती देशों को यात्रा करने लग जाते हैं। परन्तु भारतवर्ष में ऐसा नहीं है, क्योंकि तट को छोड़ते ही हम खुले हुए समुद्र में पहुँच जाते हैं। यह दूसरा कारण है कि भारतवासी अच्छे मल्लाह और संसार में भ्रमण करने वाले नहीं बने। थल की ओर वे ऊँचे पहाड़ों की दीवारों से घिरे हुए हैं, और जल की ओर एक अज्ञात और भयानक महासागर है जिस का नाम उन्होंने 'कालापानी' रख छोड़ा है। वे विदेशियों के पास नहीं गये; उन्होंने विदेशियों को—योद्धाओं, यात्रियों और व्यापारियों को—अपने देश में आने दिया, और इस प्रकार भारत का समुद्री व्यापार सदा विदेशियों के हाथ में रहा है।

एक ओर उच्च पर्वतों और दूसरी ओर विस्तृत महासागर से पृथक् होने के कारण भारतवर्ष और ब्रह्मा के लोग सैकड़ों वर्षों तक अपने पड़ोसियों से अलग रहे। योरोपीय देशों के निवासियों की तरह न तो उन्होंने संसार को कुछ सिखाया और न उनसे अधिक सीखा। परन्तु आजकल ऐसा नहीं है।

प्रश्न ।

१—नक़शे पर जो मुख्य चिह्न बनाये गये हैं, उनमें से प्रत्येक का क्या आशय है? भिन्न भिन्न प्रकार के नक़शों का वर्णन करो। क्या राजनैतिक नक़शों में परिवर्तन हुआ करते हैं? यदि हाँ, तो किस प्रकार? मल्लाहों के नक़शे (चार्ट) किस काम आते हैं?

२—यह बतलाओ कि भारतवर्ष में पहाड़ों की श्रेणियों ने (१) देश के भीतर, और (२) उसकी सीमा पर किस प्रकार एक भाग के मनुष्यों को दूसरे भाग के मनुष्यों से पृथक् रक्खा है?

३—प्राचीन काल में भारतवर्ष और ब्रह्मा के मनुष्य संसार के अन्य भागों के लोगों से क्यों पृथक् रहे?

अध्याय ३

जलवायु का प्रभाव

संसार के किसी भाग की जलवायु का वर्णन करते समय हम तीन बातों पर विशेष रूप से विचार करते हैं—गरमी, तरी और मिट्टी। भारत-साम्राज्य बहुत बड़ा है, और इसलिए यहाँ केवल एक प्रकार की जलवायु मिलना असम्भव है। इसमें भिन्न भिन्न स्थानों की भिन्न भिन्न जलवायु है, और इन में से हर एक भाग की जलवायु वर्ष के भिन्न भिन्न समयों पर बदलती रहती है।

अब हम को दो आवश्यक प्रश्नों का उत्तर देना चाहिए :—

१—भारतवर्ष और ब्रह्मा की जलवायु भिन्न भिन्न स्थानों में और वर्ष के अलग अलग समयों पर क्यों पृथक् है?

२—इन भिन्न भिन्न भागों की जलवायु वहाँ के निवासियों के जीवन और व्यवसाय पर किस प्रकार प्रभाव डालती है?

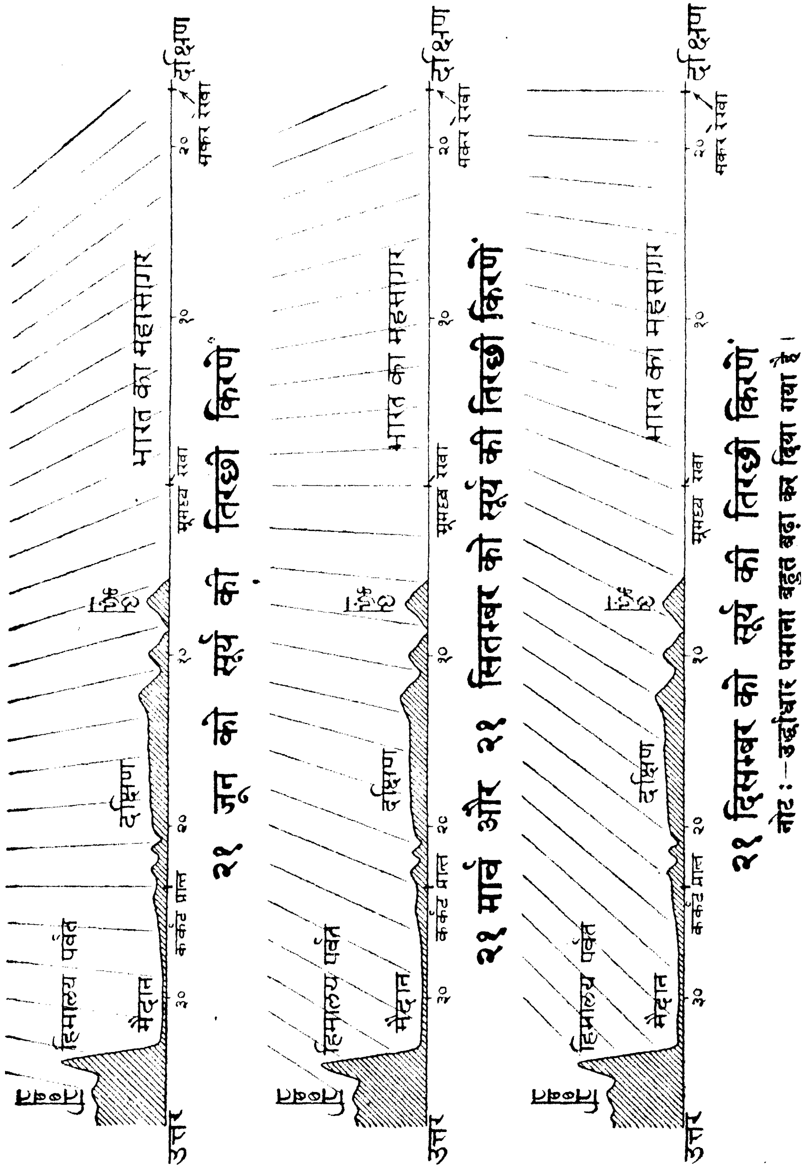
इन दोनों प्रश्नों में से पहला प्रश्न कहीं अधिक कठिन है, परन्तु हम उसे दो भागों में विभाजित कर के सरल कर सकते हैं।

जलवायु के विषय में प्रश्न—

(क) भारतवर्ष और ब्रह्मा के कुछ भाग अन्य भागों की अपेक्षा क्यों अधिक गरम हैं ?

(ख) कुछ भाग विशेष मौसिमों में अन्य भागों की अपेक्षा अधिक तर क्यों हैं ?

पृथ्वी पर जितनी गरमी पड़ती है उसका जन्मदाता सूर्य है। कोई भी स्थान ऐसा नहीं है जहाँ वह सारे दिन एक ही परिमाण की गरमी देता हो, क्योंकि प्रातःकाल और सायंकाल मध्यान्ह काल की अपेक्षा ठंडे होते हैं। और न सूर्य हमको उतनी ही गरमी प्रति दिन साल भर तक देता है; गरमी का मौसिम होता है और जाड़े का भी। सूर्य संसार के सभी भागों में एक ही परिमाण की गरमी भी नहीं पहुँचाता। हमारे देश की अपेक्षा अनेक देश बहुत अधिक ठंडे हैं। संसार के कुछ भागों में वायु इतनी ठंडी है कि वहाँ कोई पेड़ नहीं उग सकता और केवल कुछ पौधे ही पनप सकते हैं। भारतवर्ष में एक ही मौसिम में कुछ भागों को अधिक गरमी मिलती है, और कुछ को कम। यह समझने के लिए कि ऐसा क्यों है हमको **जलवायु का मुख्य नियम** याद रखना चाहिए। वह यह है—गरमी का वह परिमाण जो सूर्य किसी स्थान को पहुँचाता है उस स्थान पर पड़ने वाली उसकी किरणों के झुकाव पर निर्भर है। सुबह और शाम को हवा दोपहर की अपेक्षा अधिक ठंडी होती है, क्योंकि उस समय किरणें अधिक तिरछी पड़ती हैं। प्रत्येक मनुष्य जानता है कि दिसम्बर और जनवरी की अपेक्षा मई और जून में सूर्य दोपहर के समय आसमान में अधिक ऊँचा उठ जाता है। यही कारण है कि दिसम्बर और जनवरी का समय जाड़े के मौसिम का



२१ जून को सूर्य की तिरछी किरणें

२१ मार्च और २१ सितम्बर को सूर्य की तिरछी किरणें

२१ दिसम्बर को सूर्य की तिरछी किरणें

नोट :—उद्धाधार पैमाना बहुत बड़ा कर दिया गया है।

मध्य काल हैं। भारतवर्ष के नक़शे के आर-पार एक रेखा खिंची हुई है, जिसे कर्क अयन रेखा कहते हैं। भारतवर्ष के नक़शे के बिलकुल बाहर बहुत दक्खिन में एक और अयन रेखा है, जिसे मकर अयन रेखा कहते हैं। उन सब स्थानों पर, जो इन दोनों रेखाओं से परे हैं, सूर्य की किरणें कभी सीधी नहीं पड़तीं। कर्क अयन रेखा के उत्तर के सभी स्थानों पर सूर्य की किरणें, दोपहर के समय भी, आकाश के दक्खिनी आधे भाग से तिरछी गिरती हैं, जिससे सब वस्तुओं की छाया उत्तर की ओर पड़ती है। मकर अयन रेखा के दक्खिन के सभी स्थानों पर, दोपहर के समय भी, सूर्य आकाश के उत्तरी अर्द्ध-भाग से चमकता है, जिससे सब वस्तुओं की छाया दक्खिन की ओर पड़ती है। परन्तु अयन रेखाओं के बीच के स्थानों में यह बात नहीं है। इन रेखाओं के बीच में संसार के किसी न किसी भाग में सूर्य की किरणें दोपहर के समय बिलकुल सीधी पड़ती हैं। इस प्रकार २१ जून को कर्क अयन रेखा पर स्थित सभी स्थानों पर सूर्य सीधा सिर पर चमकता है। इस दिन दोपहर के समय भूपाल, जबलपुर और ढाका में मकानों की छाया बहुत ही कम पड़ती है, क्योंकि ये स्थान कर्क रेखा के बहुत निकट हैं। फिर जैसे जैसे दिन निकलते जाते हैं सूर्य इस रेखा से क्रमशः अधिक दक्खिन के स्थानों पर सीधा चमकता है—पहले भूपाल, फिर हैदराबाद, फिर बंगलोर, फिर त्रिचनापली, फिर कुमारी अन्तरीप और फिर कोलम्बो। इससे क्या फल निकला? इसका आशय यह है कि २१ जून के पश्चात् जैसे जैसे प्रतिदिन सूर्य आकाश में दक्खिन की ओर सरकता जाता है, वैसे ही वैसे भारतवर्ष को कम गरमी मिलती जाती है।

२१ सितम्बर को सूय दोपहर को भूमध्य रेखा (या विषुवत् रेखा) पर स्थित स्थानों पर ठीक सीधा चमकता है। यह रेखा कर्क रेखा

और मकर रेखा के ठीक बीचों बीच में है, परन्तु भारतवर्ष के बाहर है; इसलिए अब उसकी किरणें ब्रह्मा और लंका के सब भागों पर तिरछी पड़ती हैं। और ज्यों ज्यों हम भूमध्यरेखा से उत्तर को ओर एक स्थान से दूसरे स्थान को बढ़ते जायँगे, त्यों त्यों यह तिरछापन भी बढ़ता जायगा। इस दिन दोपहर की छाया भूमध्यरेखा की अपेक्षा कोलम्बो पर, लंका की अपेक्षा त्रिचनापली पर और त्रिचनापली की अपेक्षा मद्रास पर अधिक तिरछी होती जायगी। इसी प्रकार उत्तर की ओर हैदराबाद, भूपाल, आगरा, हिमालय पर्वत, तिब्बत आदि स्थानों पर क्रमशः अधिकाधिक तिरछी किरणें मिलेंगी।

२१ दिसम्बर के दिन सूर्य दोपहर को मकर अयन रेखा पर पहुँच जाता है। अब वह इस रेखा पर स्थित स्थानों पर सीधा चमकता है, जिससे उसकी किरनें भारतवर्ष के सभी स्थानों पर सितम्बर की अपेक्षा अब अधिक तिरछी गिरती हैं। इस दिन भारतवर्ष के सभी भागों में दोपहर की छाया सब से अधिक लम्बी होती है। और २१ दिसम्बर को सूर्य की किरणें पहले की तरह, जैसे जैसे हम उत्तर की ओर बढ़ते जाते हैं, अधिकाधिक तिरछी गिरती हैं। इस प्रकार इस तारीख़ को कलकत्ते में दोपहर का सूर्य दक्षिणी क्षितिज से आधी दूरी पर रहता है, रावलपिंडी में इससे अधिक नीचे रहता है, कश्मीर में और भी नीचे रहता है, और तिब्बत में और भी अधिक निचाई पर चमकता है। २१ दिसम्बर के पश्चात् सूर्य लौट आता है, और अब वह दिन प्रति दिन भारतवर्ष के सभी स्थानों पर कम तिरछेपन से चमकता है, और अधिकाधिक गरमी पहुँचाता है। २१ मार्च को वह भूमध्यरेखा पर स्थित स्थानों पर सीधा चमकता है; अप्रैल में वह दोपहर के समय लंका में सिर के ऊपर रहता है; मई में मैसूर राज्य में जून में, मध्य भारत में, यहाँ तक कि २१ जून को वह कर्क अयन रेखा पर स्थित स्थानों पर सीधा चमकने लगता

है। इस प्रकार २१ दिसम्बर से २१ जून तक सूर्य भारतवर्ष को दिन प्रति दिन अधिक गरमी पहुंचाता रहता है।

इस तरह हम कह सकते हैं कि २१ मार्च से २१ सितम्बर तक का समय भारतवर्ष के लिए वर्ष का गरम आधा भाग है, क्योंकि इस दिनों में सूर्य शेष आधे भाग की अपेक्षा कम तिरछा चमकता है।

दूसरी बात यह है। भारतवर्ष के किसी भी भाग में दोपहर के समय सूर्य की किरनें बहुत ज़ियादा तिरछी नहीं पड़तीं, और वर्ष के अधिकांश भाग में उसकी किरनें सभी स्थानों पर कम तिरछी ही पड़ती हैं। इसका अर्थ यह हुआ कि **भारतवर्ष एक गरम देश है; उसका अधिकांश भाग अयन रेखाओं के बीच की पृथ्वी की पट्टी में आ जाता है।** यह देश स्काटलैंड देश से बिल्कुल भिन्न है, जो अयन रेखाओं से बहुत दूर है। वहाँ २१ जून के दिन दोपहर को भी आकाश में सूर्य उतनी ही ऊँचाई पर पहुँचता है, जितनी ऊँचाई पर वह २१ मार्च को रावलपिंडी में पहुँचता है। उस देश में २१ दिसम्बर को दोपहर के समय भी, सूर्य क्षितिज से थोड़ा ही ऊँचा रहता है।

अब देखो कि सूर्य आगरा, लाहोर या देहली में दोपहर के समय सिर पर कभी नहीं चमकता, और दिसम्बर में वह आकाश में केवल आधी ऊँचाई पर ही पहुँच जाता है। हैदराबाद (दक्षिण) में वह वर्ष में दो बार ठीक सिर पर आ जाता है, एक तो उस समय जब सूर्य मई में उत्तर की ओर जाता हुआ मालूम पड़ता है और फिर दूसरी बार उस समय जब जुलाई में वह दक्षिण की ओर जाता हुआ जान पड़ता है। दिसम्बर में वह उत्तरी भारत की अपेक्षा हैदराबाद में कम तिरछेपन से चमकता है। त्रिचनापली में भी वह वर्ष में दो बार सिर के ऊपर आ जाता है और वहाँ वह हैदराबाद की

अपेक्षा कम और उत्तरी भारत की अपेक्षा और भी कम तिरछाई पर चमकता है।

इस प्रकार हम एक दूसरा नियम भी बना सकते हैं। **भारतवर्ष में जो स्थान जितना अधिक उत्तर में होगा उतनी ही कम गरमी उसे मिलेगी।** फिर जो स्थान जितना अधिक दक्खिन में होगा उसे उतनी ही अधिक गरमी सूर्य से मिलेगी, और वहाँ के जाड़े उत्तर के स्थानों के जाड़ों की अपेक्षा हलके होंगे और कम काल तक रहेंगे। जब हम कहते हैं कि एक स्थान दूसरे स्थान से अधिक गरम या ठंडा है, तो हमारा आशय यह है कि उस स्थान की हवा दूसरे स्थान से अधिक गरम या ठंडी है। इस प्रकार हम कह सकते हैं कि भारतवर्ष में उत्तर की हवा दक्खिन की हवा की अपेक्षा ठंडी होती है, क्योंकि वह ठंडे देशों से आती है।

परन्तु इतना ही पर्याप्त नहीं है। केवल इतना ही कह देना यथेष्ट न होगा कि जैसे जैसे हम देश में उत्तर की ओर बढ़ते जाते हैं जलवायु ठंडी होती जाती है। वास्तव में यह नियम सभी स्थानों और सभी मौसिमों के लिए ठीक नहीं है। उदाहरण के लिए, हम यह जानते हैं कि समुद्र से दूर के स्थानों की जलवायु में निकट के स्थानों की जलवायु की अपेक्षा गरमी और जाड़े में अधिक अन्तर होता है; वे गरमियों में अधिक गरम और जाड़ों में अधिक ठंडे होते हैं। इस प्रकार गरमियों में कराँची इलाहाबाद से ठंडा रहता है, परन्तु जाड़ों में अधिक गरम हो जाता है। जून में लाहोर भी मद्रास से अधिक गरम रहता है, यद्यपि लाहोर बहुत उत्तर में है; परन्तु दिसम्बर में यह बहुत ठंडा हो जाता है। इस नियम का कारण यह है कि 'जल (अर्थात् समुद्र) थल की अपेक्षा गरम भी

देर में होता है और ठंडा भी देर में होता है'। मई और जून में जब सूय प्रति दिन आकाश में ऊँचा उठता जाता है और भारतवर्ष के धरातल को गरम करता रहता है, इलाहाबाद या देहली से कराँची अधिक ठंडा रहता है; क्योंकि कराँची की वायु निकट के समुद्र के ऊपर चलने के कारण ठंडी होती है जब देहली थल के ऊपर की गरम हवा से घिरा रहता है। इसी प्रकार मई में मद्रास भी बिलारी से अधिक ठंडा रहता है। जनवरी में जब सूर्य सारे भारतवर्ष पर तिरछा चमकता है, धरती के ऊपर की वायु समुद्र के ऊपर की वायु की अपेक्षा अधिक शीघ्र ठंडी हो जाती है। इसलिए तट के स्थान देश के भीतरी स्थानों की अपेक्षा अधिक गरम होते हैं। मद्रास की वायु इतनी ठंडी नहीं होती जितनी बिलारी की, और न कराँची की वायु उतनी ठंडी होती है जितनी बड़े मैदान के बहुत भीतर के स्थानों की। इस महीने में देहली बम्बई से अधिक ठंडा होता है; इसका एक कारण तो यह है कि देहली अधिक उत्तर में है और इसलिए वहाँ सूर्य की किरणें अधिक तिरछी पड़ती हैं, परन्तु मुख्य कारण यह है कि देहली समुद्र के गरम करने के प्रभाव से बहुत दूर है। अरब सागर के ऊपर की गरम हवा वहाँ तक पहुँच ही नहीं सकती। फिर हवा भी उस समय समुद्र से नहीं चलती, परन्तु उसकी ओर चलती है।

एक बात और भी है जो प्रत्येक मनुष्य जानता है। यदि हम किसी पहाड़ पर चढ़ जायँ तो वहाँ की वायु ठंडी मालूम होगी। **जलवायु का नियम है कि जो स्थान जितना ऊँचा होगा वह उतना ही ठंडा होगा।** हिमालय की चोटी पर, यद्यपि सूरज तेज़ी से चमक रहा हो, तो भी हवा बर्फ़ तथा तुषार को पिघलाने के लिए काफ़ी गरम नहीं होती। सन् १९२२ ई० में

एवेरेस्ट चोटी के आरोहक २७,२३५ फुट की ऊँचाई पर पहुँच गये थे। सन् १९२४ में वे और भी ऊँचे चढ़ गये थे। वहाँ पर वायु इतनी ठंडी थी कि उनके हाथ पैरों का रक्त जम गया था। नीलगिरि पर लोग ग्रीष्म में भी रात को अपने घरों में गरमी रखने के लिए अँगीठियाँ जलाते हैं। पहाड़ियों पर ठंड पड़ने के ही कारण लोग गरमियों में मैदान की गरमी से बचने के लिए ऐसे पहाड़ी स्थानों को जाते हैं, जैसे महाबालेश्वर, शिमला, नैनीताल, दारजिलिंग, उटकमंड आदि। पहाड़ियों के नीचे के ढालों पर जो हवा उतरती है, वह ऊपर चढ़ने वाली हवा की अपेक्षा अधिक ठंडी होती है। हिमालय पहाड़ की बर्फ़ से आने वाली हवा बहुत ठंडी होती है।

लंका भारतवर्ष के दक्खिन में है, और पृथ्वी की गरम पेटी के केन्द्र के अधिक निकट है। इस प्रकार वहाँ पर सूर्य वर्ष के अधिकांश भाग में बहुत ऊँचे पर चमकता है और अधिक गरमी देता है। परन्तु इस टापू की जलवायु भारतवर्ष के अनेक स्थानों की तरह गरम नहीं है, क्योंकि उसके चारों ओर समुद्र है और समुद्र के ऊपर की ठंडी हवा उस पर चलती रहती है। इसके अतिरिक्त, टापू का अधिकांश भाग समुद्र-तल से ६०० फ़ुट से अधिक ऊँचा है।

इस प्रकार, जब हम यह जानना चाहते हैं कि भारत-साम्राज्य या लंका के किसी भाग की जलवायु गरम है या ठंडी, तो हम को तीन बातें मालूम करनी चाहिएँ—वह स्थान कितनी दूर उत्तर में है? वह समुद्र से कितनी दूर है? वह समुद्र के धरातल से कितनी ऊचाई पर है?

प्रश्न

१—जलवायु से क्या आशय है? भारतवर्ष की जलवायु के विषय में अत्यन्त आवश्यक प्रश्न कौन कौन से हैं?

२—भारतवर्ष और ब्रह्मा के सभी स्थानों पर किन महीनों में सूर्य की किरणें तिरछी पड़ती हैं? मालूम करो कि वर्ष के किस दिन या किन दिनों को दोपहर का सूर्य तुम्हारे स्कूल पर आकाश में सब से ऊँचा चमकेगा? क्या तुम्हारा स्कूल उष्ण कटिबन्ध में है?

३—दिसम्बर के महीने में सूर्य मद्रास की अपेक्षा देहली को कम गरमी क्यों पहुँचाता है?

४—किसी स्थान की जलवायु में क्या अन्तर पड़ जाता है, (क) यदि वह समुद्र के निकट है; (ख) यदि वह समुद्र के धरातल से बहुत ऊँचा है?

५—'टेम्परेचर' (तापक्रम) किस प्रकार नापा जाता है? छाया के टेम्परेचर से क्या आशय है? मध्यम टेम्परेचर किसे कहते हैं?

६—कलकत्ते में जून का मध्यम टेम्परेचर ८४° और दिसम्बर का मध्यम टेम्परेचर ६५° है। लाहोर के मध्यम टेम्परेचर के अंक क्रमशः ९५° और ५५° हैं।

समझाओ कि (१) जून में कलकत्ते की अपेक्षा लाहोर क्यों अधिक गरम है?

(२) दिसम्बर में लाहोर की अपेक्षा कलकत्ता क्यों अधिक गरम है?

(३) लाहोर के अंकों का अन्तर कलकत्ते के अंकों के अन्तर की अपेक्षा क्यों अधिक है?

अध्याय ४

भारतवर्ष में वर्षा

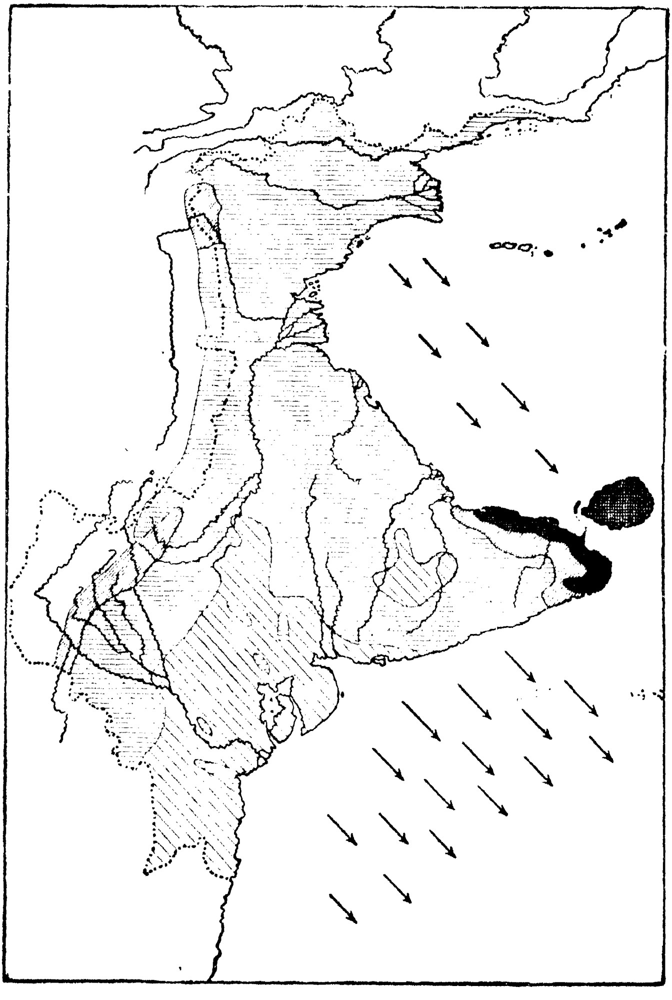
जलवायु के विषय में हमारा दूसरा प्रश्न यह था—**भारतवर्ष और ब्रह्मा के कुछ भाग विशेष मौसिमों में अन्य भागों की अपेक्षा अधिक तर क्यों हैं?** अब हमें इस प्रश्न का उत्तर देना चाहिए।

जैसे सूर्य गरमी का भांडार है, उसी प्रकार समुद्र तरी का कोष है। बादलों से मेह बरसता है, और बादल उस तरी से बनते हैं जिसे सूर्य समुद्र से लेता है। संसार के गरम भागों मे ठंडे भागों की अपेक्षा, सूय अधिक तरी लेता है। यही कारण है कि इंगलिस्तान की अपेक्षा भारतवर्ष में इतनी अधिक वर्षा होती है। अब हम समझ सकते हैं कि किसी देश की जलवायु वहाँ की हवाओं और उनकी गति पर बहुत निर्भर है। यदि वे समुद्र से किसी देश की ओर बादल लाती हैं, तो उस देश में अधिक वर्षा होगी, उस में नदियाँ होंगी और वह उपजाऊ भी होगा। परन्तु यदि हवाएँ किसी देश से बादल उड़ा ले जाती हैं या उसके निकट हो कर निकल जाती हैं, तो उस देश में अवश्य ही थोड़ी वर्षा होगी और फ़सलें भी बहुत कम पैदा होंगी। एशिया के नक़शे से मालूम होता है कि अरब बहुत सूखा और उजाड़ देश है। वहाँ न नदियाँ हैं और न झीलें, कुएँ बहुत थोड़े हैं और नगर भी बहुत कम हैं; परन्तु रेगिस्तान बहुत है। कारण यह है कि हवाएँ अरब में बादल नहीं ले जातीं परन्तु केवल उससे थोड़ी दूर तक ही ले जाती है, जिससे

उसमें बहुत कम वर्षा होती है। भारतवर्ष के लिए यह बड़े सौभाग्य की बात है कि वह हिन्द महासागर में बड़ी दूर तक चला गया है, क्योंकि जो बादल दोनों ओर समुद्र पर बनते हैं वे उस में आ सकते हैं। इस प्रकार हम यह नियम बना सकते हैं—**भारतवर्ष और ब्रह्मा में जो वायु समुद्र से चलेगी वह अवश्यमेव तर होगी और जो धरती से चलेगी वह निःसन्देह सूखी होगी।** सारा मेह जो भारतवर्ष में बरसता है वह अपने जन्मस्थान समुद्र से ही आता है।

मानसून। परन्तु हमको यह न समझ लेना चाहिए कि हवाएँ इधर उधर अकस्मात् ही चला करती हैं। जैसे मनुष्य ने वे नियम मालूम कर लिये हैं जिनके द्वारा ढेला धरती पर गिर पड़ता है या गेंद हवा में वेग से चली जाती है, उसी प्रकार उसने वे नियम भी मालूम कर लिये हैं जिनके अनुसार हवा चलती है, और यह भी जान लिया है कि वह अन्य दिशाओं में न चल कर किसी विशेष दिशा में क्यों चलती है। हम आसानी से समझ सकते हैं कि हवा केवल दैवयोग से ही एक स्थान से दूसरे स्थान को नहीं जाती, क्योंकि हम जानते हैं कि हवाए वर्ष के कुछ भागों, अर्थात् मौसिमों में, एक ही रीति से बराबर चलती रहती हैं। परन्तु साल भर के मौसिम सूर्य की गरमी पर निभर हैं, और इसलिए हम अनुमान कर सकते हैं कि हवा के परिवर्त्तन सूर्य की गरमी पर निर्भर हैं। हवा के नियमों को समझना कठिन है, किन्तु हम जानते हैं कि हमारे देश में वर्ष की बड़ी हवा गरम मौसिम के ठीक बीच में चलने लगती है।

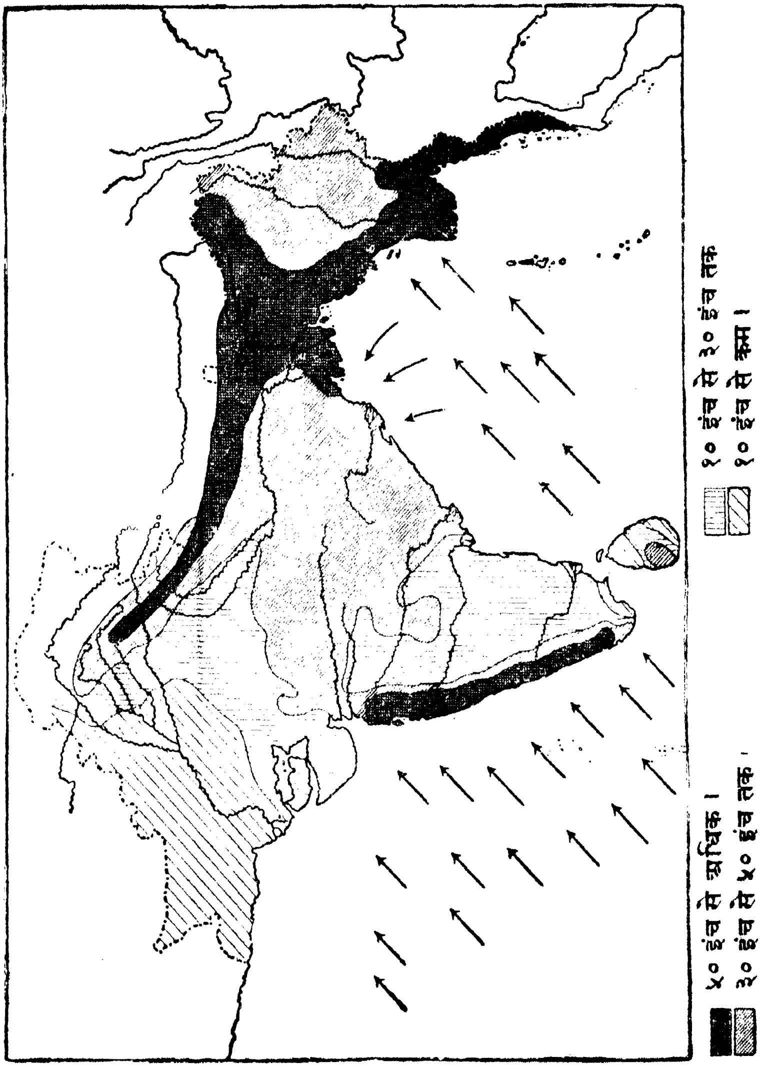
इस प्रकार जून में महासागर से हवा बड़े वेग से दौड़ने लगती है। इसको **दाक्खनी-पच्छिमी मानसून,** या **गरमी का**



जाड़े का मानसून (दिसम्बर—जनवरी)।

१० इंच से अधिक।
५ इंच से १० इंच तक।
१ इंच से ५ इंच तक।
१ इंच से कम।

गरमी का मानसून (जून—जुलाई)।



मानसून कहते हैं, और यह भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका की जलवायु का अत्यन्त विचित्र और अत्यन्त महत्वपूर्ण भाग है। कल्पना करो कि हम मई के महीने में, मानसून चलने से पहले, पश्चिमी घाट पर खड़े हुए हैं। आकाश निर्मल है, सूर्य बड़ी तेज़ी से चमक रहा है और मन्द मन्द समीर बह रहा है। परन्तु जून में यह दृश्य बिलकुल बदल जाता है। अब सूर्य नह 'देख पड़ता ; काले बादल थल की ओर चलने वाली हवा द्वारा ठेले जाने के कारण आकाश में दौड़े जा रहे हैं; बादल गरजता है, बिजली चमकती है, और मूसलाधार वर्षा होती है जो शीघ्र ही पहाड़ी नदियों को लबालब भर देती है। कभी कभी हवा इतने वेग से चलती है कि पेड़ों को जड़ से उखाड़ देती है। यह मौसिमी हवा प्रति वर्ष बड़े वेग से चार महीने चलती है—जून, जुलाई, अगस्त और सितम्बर। निर्धन किसान भी जिन्होंने न कभी भूगोल और न हवा के नियम पढ़े हैं इस बात को भलीभाँति जानते हैं कि यह हवा प्रति वर्ष किन दिनों चला करती है। **यह दो शाखाओं में बँट जाती है।** एक अरब सागर को पार करके भारतवर्ष के पश्चिमी तट से टकराती है; दूसरी बंगाल की खाड़ी को पार कर के आती है, और ब्रह्मा के लम्बे तट तथा गंगा के मुहाने से टकराती है।

पर्वतों का मानसून पर प्रभाव। यह भाप भरी हुई हवा जो मेह लाती है वह सारी धरती पर एक परिमाण में नहीं गिरता। ब्रह्मा और भारतवर्ष के पर्वतों का उस पर बड़ा प्रभाव पड़ता है, क्योंकि वे हवा के प्रवाह को रोक देते हैं और उसे मोड़ देते हैं, जिससे वर्षा कुछ स्थानों पर अधिक और कुछ पर कम होती है। यह बात बरसात के नक़शे से मालूम हो सकती है, जिससे पता लगता है कि कहाँ अधिक वर्षा होती है और कहाँ कम। एक

नियम हमको अवश्य याद रखना चाहिए ; वह यह है—हवा जितनी अधिक गरम होगी उतनी ही अधिक भाप, अर्थात् तरी, उसमें समा सकेगी, और यदि भाप से लबालब हवा ठंडी कर दी जाय तो थोड़ी सी भाप ओस या वर्षा के रूप में गिर पड़ेगी। सभी हवा में भाप ज़रूर होती है ; यह बात अलग है कि हम उसे देख नहीं पाते, परन्तु वह है उसमें अवश्य। जब भाप से भरी हुई हवा पहाड़ों से टकराती है, तो उनको पार करने में उसे ऊपर उठना पड़ता है। ऐसा करने में हवा ठंडी हो जाती है और अब वह अपनी भाप को नहीं रख सकती। यही भाप दिखाई देने लगती है, और वर्षा के रूप में गिर पड़ती है। यदि भाप से लबालब हवा को एक-दम से किसी ऊँचे पहाड़ को पार करना पड़े, तो उसकी भाप बहुत शीघ्र ठंडी हो जाती है और वहाँ बड़े ज़ोर की वर्षा होती है।

अब हमें भारतवर्ष और ब्रह्मा की मुख्य पर्वत-श्रेणियों को देखना चाहिए, और यह मालूम करना चाहिए कि मौसिमी हवा पर उनका क्या प्रभाव पड़ता है।

अरब सागर की शाखा। मौसिमी हवा की यह शाखा लम्बे पश्चिमी घाट से टकराती है, जो तट के किनारे किनारे चले गये हैं। इससे क्या होता है? तर हवा इन पहाड़ों पर उठने के लिए विवश होती है, और इसलिए ठंडी हो जाती है। फल यह होता है कि भारी वर्षा होती है। मौसिमी हवाओं के महीनों में इन पर्वतों तथा इनके और तट के बीच की तंग पट्टी पर ख़ूब वर्षा हो जाती है। इस मौसिम में मलाबार में प्रत्येक गड्ढा पानी से लबालब भर जाता है, और हर एक नदी में बाढ़ आ जाती है।

परन्तु पश्चिमी घाट मौसिमी हवा को बिलकुल ही नहीं रोक देते हैं। वह उनके पार चली जाती है। किन्तु, वहाँ पहुँच कर उसमें बहुत कम तरी रह जाती है, जिससे भारतवर्ष के उस भाग

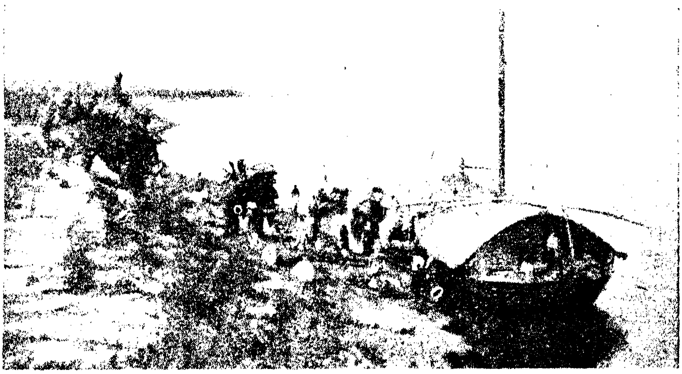
के लिए जो इन पर्वतों के पूर्व में हैं बहुत कम जल रह जाता है। यही कारण है कि दक्षिणी भारत के पठार पर इतनी कम वर्षा होती है। इस प्रकार हमें मालूम हुआ कि मानसून के मेह भरे बादलों को पश्चिमी घाट पकड़ लेते हैं और वर्षा को असम रूप से बाँट देते हैं। वे बहुत सा मेह सकरे समुद्रतट के मैदान पर ही बरसा देते हैं, और केवल थोड़े ही से भाग को दक्षिण के पठार पर जाने देते हैं। समुद्र-तट का मैदान धान के खेत, नदियों और जल-मार्गों से भरा हुआ है; दक्षिण के पठार में ऐसा नहीं है।

अब आगे चल कर नक़शे में हम उत्तर की ओर खम्भात की खाड़ी और कराँची के बीच में देखें तो हमको मालूम होता है कि यहाँ पर तट के पास कोई पर्वत नहीं है। इसका फल क्या होता है? मार्ग में रुकावट डालने के लिए कोई पर्वत न मिलने के कारण मानसून हवा गरम धरती को पार करती हुई चली जाती है। इस प्रकार वह गरम हो जाती है, ठंडी नहीं; और इसलिए अपनी तरी को नहीं छोड़ती। यही कारण है कि मार्ग में वह बहुत ही थोड़ा मेह बरसाता है; यहाँ तक कि वह हिमालय पर्वत पहुँच जाती है। वहाँ वह ऊपर चढ़ने के लिए बाध्य होती है, ठंडी हो जाती है और बहुत मेह बरसाती है। इसीलिए इस भाग में समुद्र-तट और सिन्ध की घाटी बहुत सूखी है। कच्छ में लोगों को मीठा पानी मिलने में बड़ी कठिनाई पड़ती है। मानसून के दिनों में मलाबार तट पानी से शराबोर रहता है, परन्तु कराँची में हफ़्तों तक एक बूँद भी मेह नहीं बरसता। और भी भीतर चल कर हम बिना वर्षा के थर रेगिस्तान में पहुँचते हैं। परन्तु इस भाग में एक पर्वत श्रेणी है जिसे अरावली की पहाड़ियाँ कहते हैं। इसलिए यहाँ अधिक वर्षा होती है। इनकी सब से ऊँची चोटी आबू पहाड़ है, जिस पर भारी वर्षा होती है। और भी उत्तर की ओर चल कर किरथर और

सुलेमान पर्वत हैं, जो भारतवर्ष को बलूचिस्तान और अफ़ग़ानिस्तान से अलग करते हैं। इन पहाड़ियों के कारण वर्षा नहीं होती, क्योंकि ये मानसून के मार्ग के बाहर हैं; और इसलिए इनके दोनों की धरती पर जल नहीं बरसता। सिन्ध की गिनती भारतवर्ष के अत्यन्त सूखे भागों में है।

बंगाल की खाड़ी की शाखा। मानसून की दूसरी शाखा बंगाल की खाड़ी के ऊपर होती हुई ब्रह्मा की ओर चलती है। यहाँ पर यह तट के समीप स्थित अराकन योमा और तनासरिम योमा नामक लम्बी पर्वत-श्रेणियों से टकराती है। इन श्रेणियों का प्रभाव बंगाल की खाड़ी की शाखा पर उसी प्रकार पड़ता है, जिस प्रकार पश्चिमी घाट का असर अरब सागर की शाखा पर। इसलिए ब्रह्मा के सारे समुद्रतट पर बहुत भारी वर्षा होती है। मानसून इरावदी नदी के डेल्टा को भी ख़ूब तर कर देता है, और उसकी घाटी में ऊपर की ओर चला जाता है। परन्तु मांडले के चारों ओर का भाग सूखा है, क्योंकि यहाँ अराकन योमा मानसून को देश के भीतरी भाग में नहीं पहुँचने देते। ब्रह्मा के सारे शेष भाग में, जो पर्वतों से भरा पड़ा है, बहुत वर्षा होती है। इस मौसिम में सब नदियों में ख़ूब बाढ़ आती है। अधिक वर्षा से ही यह बात मालूम होती है कि ब्रह्मा में इतना चावल क्यों पैदा होता है और पहाड़ियाँ जंगलों से क्यों ढकी हुई हैं। परन्तु मानसून सारे ब्रह्मा में ही नहीं क्षय हो जाता। दूसरी शाखा गंगा नदी के डेल्टा और आसाम की पहाड़ियों से टकराती है। यहाँ प्रति वर्ष भारी वर्षा होती है। इन पहाड़ियों में चेरापूँजी स्थान पर मानसून को एक दम से ५,००० फुट की ऊँचाई पर चढ़ना पड़ता है, और इसलिए उसको अपनी तरी छोड़ देनी पड़ती है। इस स्थान पर संसार भर में सब से अधिक वर्षा होती है।

आगे चल कर उत्तर में हिमालय पर्वत की तेहरी दीवार है। ये पर्वत पश्चिमी घाट से अधिक ऊँचे है, इसलिए ये मौसिमी हवाओं को उस पार नहीं जाने देते। इस प्रकार ये मानसून को भारतवर्ष में ही रखते हैं, और इसी लिए उनके पीछे के देश तिब्बत में बहुत कम वर्षा होती है और इतनी कम फ़सलें पैदा होती हैं। हिमालय पर्वत मानसून को अपने दक्षिणी ढाल पर मोड़ देते हैं। एक भाग ब्रह्मपुत्र नदी की घाटी में चला जाता है, जो इस प्रकार भारतवर्ष के अत्यन्त तर भागों में से एक है। बरसात के मौसिम में ब्रह्मपुत्र में



बरसात के मौसिम में ब्रह्मपुत्र नदी के तट पर माल उतारने का स्थान।

बड़े ज़ोर की बाढ़ आती है। मानसून का दूसरा भाग गंगा नदी की चौड़ी घाटी में चला जाता है। यहाँ पर यह दक्खिनी-पच्छिमी हवा नहीं है, परन्तु दक्खिनी-पूर्वी हवा है। चूँकि गंगा नदी का मैदान भारतवर्ष का अत्यन्त घना बसा हुआ प्रदेश है, इसलिए यह समझना आवश्यक है कि यहाँ पर वर्षा का विन्यास किस प्रकार है। स्पष्ट है कि मानसून गंगा नदी की घाटी में घुसने पर बहुत प्रबल होता है, परन्तु ज्यों ज्यों आगे बढ़ता है, निर्बल होता जाता है।

इस प्रकार इन मौसिमों में ढाका में जो पूर्वी सिरे पर है, पेशावर की अपेक्षा जो पश्चिमी सिरे पर है, दस गुनी वर्षा होती है। उत्तर की ओर भी हिमालय के निकट के भागों में दक्षिण के भागों की अपेक्षा अधिक वर्षा होती है। इससे यह बात भी समझ में आ सकती है कि गंगा की अधिकांश सहायक नदियाँ इन्हीं पर्वतों से क्यों निकलती हैं।

इस प्रकार हम देखते हैं कि पर्वत मानसून की वर्षा को बाँट देते हैं, जिस से कुछ भागों में अधिक वर्षा होती है और कुछ में कम। भारतवर्ष की ६० प्रति शत वर्षा गरमी के मानसून से ही होती है। इसलिए इस में कोई आश्चर्य नहीं कि जनसंख्या के ⅘ भाग की फ़सलें इसी पर निर्भर हैं।

उत्तरी-पूर्वी या जाड़े का मानसून। अक्तूबर में भारतवर्ष में हवाएँ प्रायः घूम जाती हैं, और तीन महीने तक बिलकुल विपरीत दिशा में चलती हैं। चूँकि ये थल की ओर से चलती हैं, इसलिए ये प्रायः सूखी होती हैं। हिमालय को छोड़ कर भारतवर्ष में शायद ही कोई स्थान हो जहाँ जनवरी, फ़र्वरी, मार्च और अप्रैल में थोड़ी सी भी वर्षा होती हो। परन्तु अक्तूबर, नवम्बर और दिसम्बर में यह मानसून भारतवर्ष के दक्खिन-पूर्व के कोने में गोदावरी नदी के मुहाने से पाक जलडमरूमध्य तक अच्छा मेह बरसाता है। यह मेह देश में भीतर भी जाता है, परन्तु भीतर की ओर कम होता चला जाता है। मद्रास नगर में वर्ष के अन्तिम तीन महीनों में वहाँ की तीन-चौथाई वर्षा हो जाती है। भारतवर्ष के इस भाग के लिए यह बड़े सौभाग्य की बात है, क्योंकि दक्षिणी-पश्चिमी मानसून से यहाँ बहुत ही कम वर्षा होती है।

लंका में जो दोनों ही मानसूनों के मार्ग में है, बहुत मेह बरसता है। मई से जनवरी के अन्त तक टापू के किसी न किसी भाग में प्रायः प्रति दिन ही वर्षा हो जाती है।

अब हम यह समझ सकते हैं कि भारतवर्ष और ब्रह्मा के कौन से भाग सूखे और कौन से तर हैं।

१—भारतवर्ष में मलाबार और कोनकन तट, गंगा नदी का डेल्टा, आसाम और सुरमा की घाटियाँ, और ब्रह्मा में लम्बा तटीय मैदान तथा इरावदी नदी का डेल्टा बहुत भारी वर्षा के प्रान्त हैं।

२—देहली तक गंगा की घाटी, भारतवर्ष का पूर्वी समुद्रतट, और ब्रह्मा के उत्तरी व पूर्वी पहाड़ी भागों में अच्छी वर्षा हो जाती है।

३—दक्षिण और मध्य भारत का पठार सूखे हैं। यहाँ यदि वर्षा की कमी हो जाय, तो अकाल पड़ने का डर रहता है। ब्रह्मा में मांडले के दक्खिन का भाग भी सूखा है।

४—भारतवर्ष में अरावली पहाड़ियों के पच्छिम के भाग बलूचिस्तान और सिंध समेत बहुत सूखे हैं और कुछ भाग तो बिलकुल ही उजाड़ और रेगिस्तान है। यहाँ बिना सिंचाई के कोई भी फ़सल नहीं उग सकती।

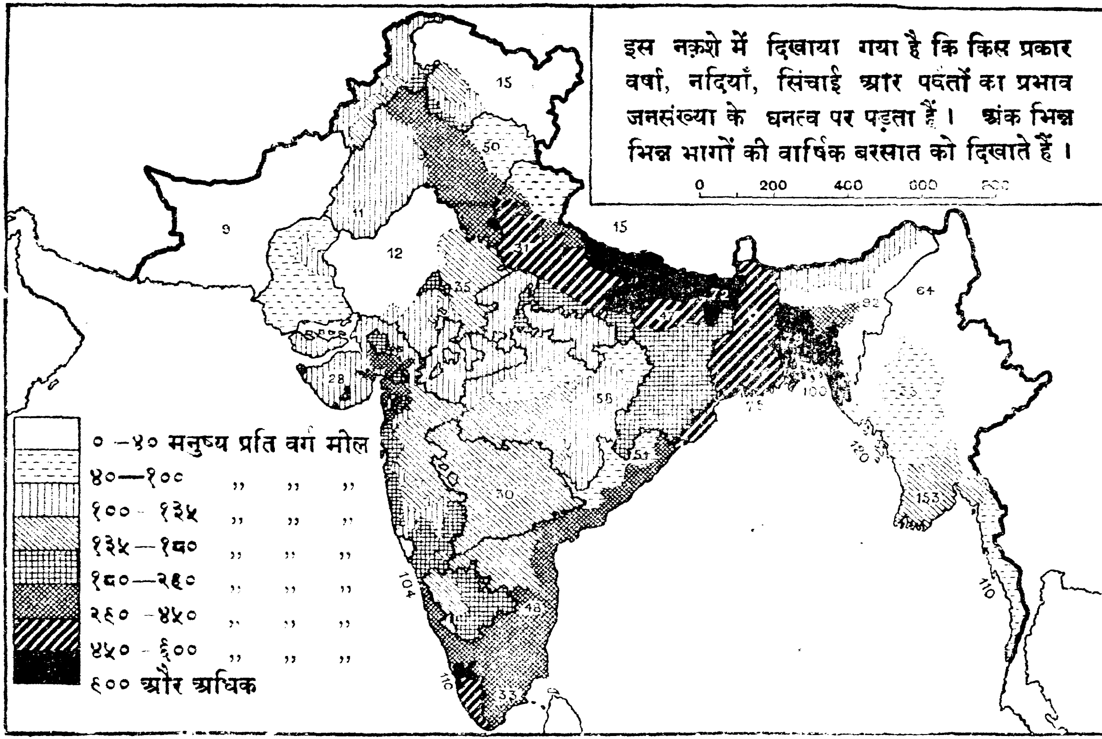
भारतवर्ष जैसे गरम देश में, जहाँ के अधिकांश मनुष्य अपना जीवननिर्वाह खेतीबारी से ही करते हैं, वर्षा पर सब कुछ निर्भर है। जब हम भारतवर्ष का नक़शा यह जानने के लिए देखते हैं कि मनुष्य ने उसको अपने लिए कैसा निवास-स्थान बनाया है, तो पहला प्रश्न हम यह पूछते हैं—प्रति वर्ष किन भागों में सब से अधिक वर्षा होती है और कहाँ सब से अच्छी तरह सिंचाई हो सकती है? भारतवर्ष का सब से अधिक उपयोगी नक़शा वर्षा का नक़शा है।

भारतवासियों पर जलवायु का क्या प्रभाव पड़ता है ? यदि हम पृष्ठ १६ पर देखें तो मालूम होगा कि हमें एक आवश्यक प्रश्न का उत्तर देना अभी शेष है—भारतवर्ष और ब्रह्मा के भिन्न भिन्न भागों की जलवायु का उनके निवासियों पर क्या प्रभाव पड़ता है, अर्थात् गरमी और तरी से वहाँ के निवासियों पर और उनके जीवन पर क्या असर पड़ता है ?

पृथ्वी की गरम पेटी में होने के कारण भारतवर्ष गरम देश है, इसलिए यहाँ के निवासियों का जीवन ठंडी जलवायु के रहने वालों के जीवन की अपेक्षा पृथक् है। भारतवासी थोड़े और पतले कपड़े पहनते हैं, उनके मकान भी और ही प्रकार के बनाये जाते हैं, गर्मी को दूर रखने के लिए न कि सर्दी को। यह भी कहा जाता है कि उष्ण कटिबन्ध के देशों की गरमी से मनुष्य के मस्तिष्क पर भी प्रभाव पड़ता है—गरमी के कारण वे अधिक और नियमित रूप से कार्य नहीं कर सकते। उनको ज्वर भी बहुत सताता है। गरम देश के निवासियों का भोजन भी भिन्न प्रकार का होता है, क्योंकि वे बहुत से ऐसे पौधे पैदा कर सकते हैं जो ठंडे देशों में नहीं पाये जाते। इस प्रकार भारतवर्ष और ब्रह्मा में चावल, जौ बाजरा, खजूर, तेलहन, गन्ना, चाय, क़हवा आदि बड़ी सुगमता से पैदा हो सकते हैं जो ठंडे देशों में या तो बिलकुल ही नहीं या बहुत कठिनाई से पैदा हो सकते हैं। ठंडे देशों में अत्यन्त उपयोगी पेड़ बाँस और नारियल बिलकुल नहीं पैदा हो सकते। पशु भी भिन्न होते हैं। चीते, हाथी, जंगली भैंसे, बन्दर, तोते, मगर और साँप भारतवर्ष में पाये जाते हैं, जो शीतोष्ण कटिबन्ध में जंगली दशा में मिलते ही नहीं।

वर्षा की उपयोगिता

परन्तु भारतवर्ष, ब्रह्मा या लंका जैसे गरम देश में, जहाँ सूर्य की गरमी प्रत्येक वस्तु को बहुत शीघ्र सुखा देती है, तरी से सब से बड़ा अन्तर पड़ जाता है। हम नियम सा बना सकते हैं कि—जहाँ वर्षा सबसे अधिक होती है वहाँ फसलें सब से अधिक पैदा होती हैं और वहीं पर आबादी भी सबसे घनी होती है। परन्तु यह नियम देश के उन भागों के लिए लागू नहीं है जहाँ पर्वत बहुत हैं। ऐसे प्रान्तों में धरती को जोतना कठिन है और फ़सलें नहीं पैदा की जा सकतीं, जिससे वहाँ बहुत ही थोड़े गाँव तथा नगर होते हैं चाहे वर्षा कितनी ही भारी क्यों न होती हो। परन्तु मैदानों में यह नियम अवश्य लागू है। यही कारण है कि गंगा का मैदान बराबर देहली तक इतना उपजाऊ है और इतना घना बसा हुआ है, पच्छिमी समुद्र-तट के मैदान पर इतने अधिक मनुष्य रहते हैं, और ब्रह्मा के चौरस नीचे भागों की जनसंख्या इतनी शीघ्रता से बढ़ रही है। परन्तु जहाँ वर्षा बहुत कम होती है और नदियाँ बहुत थोड़ी हैं, वहाँ फ़सलें भी बहुत कम पैदा हो सकती हैं और जनसंख्या भी बहुत थोड़ी होती है। थर रेगिस्तान, और बलूचिस्तान तथा सिन्ध के अधिकतर भागों में जहाँ वर्षा की कमी है, केवल थोड़े से बिना घरबार के गड़रिये रहते हैं। पहाड़ों पर पेड़ों की पैदावार में बड़ा अन्तर पड़ जाता है। जहाँ वर्षा अधिक होती है, जैसे पश्चिमी घाट पर, हिमालय के दक्खिनी ढाल पर और ब्रह्मा के पर्वतों पर, वहाँ घने और विस्तीर्ण जंगल पाये जाते हैं। परन्तु सुलेमान और हिमालय के दूसरी ओर के पर्वतों पर जहाँ वर्षा बहुत कम होती है, पहाड़ों के ढाल बिना घासपात के और चटियल होते हैं, केवल दूर दूर पर कुछ झाड़ियाँ देख पड़ती हैं।



नोट :—इस पुस्तक में दिये हुए प्राकृतिक और सिंचाई के नक़्शों को तुलना करो।

परन्तु मेह धरातल को सींचने के अतिरिक्त धरती में भी सोख जाता है, और कभी कभी बहुत गहराई पर पहुँच जाता है। यहाँ पहुँच कर चिकनी मिट्टी और चट्टान के धरातलों पर जहाँ कहीं उसे रास्ता मिलता है घूमता फिरता है। किन्हीं किन्हीं स्थानों पर वह सोतों की शकल में धरातल पर फिर आ जाता है। पर्वतों से निकलने वाली अनेक नदियों में सोतों द्वारा ही पानी आता है। जहाँ वर्षा अधिक होती है, जैसे गंगा नदी की घाटी में या मालवार के तट पर, वहाँ धरातल के निकट ही बहुत सा पानी मिल जाता है। परन्तु दक्षिण का पठार, राजपूताना और बलूचिस्तान में, जहाँ वर्षा कम होती है और धरती भी चटियल है, बहुत कम कुएं हैं और वे भी गहराई तक गलाये जाते हैं।

परन्तु धरती को उपजाऊ बनाने के अतिरिक्त मेह और भी काम करता है। वह धरती के धरातल को घिस डालता है, कुछ धो कर और कुछ घोल कर। इस प्रकार धीरे धीरे वह देश के धरातल को अधिक चौरस और एकसा कर देता है। जहाँ वर्षा हलकी होती है, यह काम बहुत धीरे धीरे होता रहता है। परन्तु आसाम के चेरापूंजी जैसे स्थान पर जहाँ वर्षा बहुत अधिक होती है, पहाड़ियों के बड़े बड़े टुकड़े टूट टूट कर गिर पड़ते हैं। हाँ, अवश्य मिट्टी के भेद का भी बहुत अन्तर पड़ जाता है। चट्टानों पर मेह का असर बहुत कम होता है, परन्तु जहाँ मिट्टी मुलायम होती है वह अपना कार्य बड़े वेग से करता है। हमको यह भी स्मरण रखना चाहिए कि यह काम हज़ारों वर्षों से होता आया है। अन्य देशों की तरह भारतवर्ष में भी जहाँ कहीं हमको ढालू पहाड़ियाँ और ऊँची नीची भूमि दिखाई पड़े, हम फल निकाल सकते हैं कि या तो वहाँ बहुत कम वर्षा होती है, या वहाँ का धरातल कड़ी चट्टानों का बना हुआ है। परन्तु यदि वहाँ मैदान और घाटियाँ हों या पहाड़ियाँ

चिकनी और गोल हों, तो हम कह सकते हैं कि यह काय अवश्य वर्षा का होगा।

किसी देश की वर्षा की उपयोगिता एक और प्रकार से भी है, उसका पानी उस पर बहने वाली नदियों को भर देता है।

नदियों का काम। पृथ्वी को मनुष्य का उपयुक्त घर बनाने में नदियाँ बहुत काम करती हैं। ज़रा सोचो तो सही कि बिना नदियों के भारतवर्ष कहाँ तक मनुष्य के रहने योग्य होगा। नदियाँ तीन काम करती हैं, जिससे किसी देश का धरातल बदल जाता है। वे अपने पेटों और किनारों को तोड़ डालती हैं; वे रेत, मिट्टी और कंकड़ों को बहा ले जाती हैं; जो कुछ वे बहा ले जाती हैं, उसे या तो अपने किनारों पर या मुहानों पर छोड़ देती हैं और फैला देती हैं। यदि कोई नदी बहुत तेज़ बहती हो, जैसे किसी पहाड़ के सपाट ढाल पर, तो वह अपना काम बड़े वेग से करती है। पानी का बल मिट्टी, कंकड़ और पत्थरों तक को छिन्न भिन्न कर डालता है। पत्थर और कंकड़ भारी होने के कारण पहाड़ की तलैटी में इकट्ठे हो जाते हैं, जहाँ धारा का वेग कम हो जाता है। केवल मिट्टी जो हलकी होती है आगे बढ़ती है। नदी अपना कार्य जितनी शीघ्रता से करती है उतना ही अधिक परिमाण में करती है, अर्थात् अधिक कार्य तब होता है जब उस में बाढ़ आती है। यदि भारतवर्ष की सारी वर्षा प्रति दिन धीरे धीरे बराबर साल भर तक हलकी बौछारों के रूप में हो, तो नदियाँ कदापि उतना पानी समुद्र में बहा कर न ले जायं; क्योंकि ऐसी दशा में मिट्टी अधिक पानी को सोख लेगी और नदियों में पानी थोड़ा पहुंचेगा, जिस से उनका काम भी बहुत कम होगा।

भारतवर्ष में पूरे साल भर की वर्षा दो या तीन महीनों में ही हो जाती है, और कुछ स्थनों पर यह बहुत अधिक होती है।

इसलिए थोड़े ही काल में नाले और सहायक नदियाँ बड़ी नदियों में बहुत सा पानी ले जाती हैं, और उन में बाढ़ आ जाती है। बाढ़ के ही दिनों में नदियाँ सब से अधिक काम करती हैं। भारत की किसी बड़ी नदी को बाढ़ के समय देखने से आश्चर्य होगा कि वह कितना काम करती है। जब बाढ़ वाली नदी चौरस मैदान में आती है तो वह धीरे धीरे बहने लगती है, और अपनी सारी मिट्टी तथा कीचड़ अपने पेटे पर छोड़ देती है। इस प्रकार उसका पेटा धीरे धीरे ऊँचा हो जाता है, यहाँ तक कि वह कभी कभी अपने दोनों ओर की घाटी से ऊँचा हो जाता है। फिर जब दूसरी बाढ़ आती है, तो नदी अपने किनारों को तोड़ डालती है और चौरस मैदान पर बड़ी बड़ी दूर तक अपना पानी फैला देती है। इस प्रकार प्रति वर्ष नदी अपने मार्ग को बदलती रहती है, यहाँ तक कि वह बारी बारी से मैदान के प्रत्येक भाग में हो आती है, उसको ऊँचा कर देती है और चौरस भी कर देती है। गंगा, ब्रह्मपुत्र, सिंध और इरावदी के मैदानों में हम बड़े परिमाण में यह काम होता हुआ देख सकते हैं। हज़ारों वर्षों में इन नदियों ने देश के जिन भागों में वे बहती हैं उनको बिलकुल चौरस और एकसा बना दिया है। इसी प्रकार दक्षिण की नदियों ने भी पठार में घाटियाँ काट दी हैं। ये घाटियाँ पठार के अत्यन्त उपजाऊ भाग हैं।

डेल्टा। जब बड़ी नदी अपनी यात्रा के अन्त के निकट पहुँच जाती है, तो उसकी धारा का वेग बहुत निर्बल हो जाता है, क्योंकि यहाँ धरती चौरस होती है। इसलिए, चूँकि उसमें मिट्टी ले जाने के लिए बल नहीं रहता, वह उसे छोड़ देती है। प्रति वर्ष नई मिट्टी आती रहती है, यहाँ तक कि वह नदी के धरातल से ऊँची हो जाती है और इस पर पेड़ पौधे उगने लगते हैं। ये मिट्टी के बड़े बड़े टीले नदी के मुख्य पेटे को अटा देते हैं, और फिर

उसका पानी दोनों ओर नीची भूमि पर अलग अलग मुहानों द्वारा फैल जाता है। ये मुहाने भी उसी प्रकार अट जाते हैं। वे भी उसी तरह छोटी नदियों में बंट जाते हैं, यहाँ तक कि सारा प्रान्त मिट्टी का एक विशाल मैदान बन जाता है जिस पर गदले पानी की छोटी छोटी नदियाँ इधर उधर बहने लगती हैं। ये पृथक् की हुई नदियाँ मुख्य नदी से अधिकाधिक दूरी पर होती जाती हैं, यहाँ तक कि उनका आकार खुले हुए पंखे या ताड़ के पत्ते का सा हो जाता है। पंखे के आकार की इस भूमि को 'डेल्टा' कहते हैं। डेल्टा ग्रीक भाषा के एक तिकोने अक्षर △ का नाम है। डेल्टाओं की मिट्टी उपजाऊ होने का एक कारण यह है कि वह मिश्रित होती है। यदि ढाका, कटक, तंजौर या किसी और डेल्टा पर से मुट्ठी भर मिट्टी उठा लें तो हम को मालूम होगा कि उसके कण सैकड़ों प्रकार की चट्टानों से टूट कर बने हैं और सैकड़ों नदियों ने ही उनको दूरवर्त्ती पहाड़ियों से काटा है। इस प्रकार की मिश्रित मिट्टी एक ही क़िस्म की चट्टान से बनी हुई मिट्टी की अपेक्षा अधिक उपजाऊ होती है। समुद्र से भी डेल्टाओं के बनने में सहायता मिलती है, क्योंकि उसकी लहरें भिन्न भिन्न मुहानों द्वारा ऊपर की ओर बह आती हैं, नदी की धारा के वेग को रोक देती हैं और इस प्रकार उसे अपनी मिट्टी छोड़ देनी पड़ती है। गंगा, ब्रह्मपुत्र और मेघना तीनों नदियाँ बरसात के चार महीने जून, जुलाई, अगस्त और सितम्बर में अपने डेल्टा तथा समुद्र-तट पर इतनी मिट्टी ला कर जमा कर देती हैं, जितनी बंगाल के लाखों मनुष्य साल भर में वहाँ ढो कर ले जा सकेंगे। फिर, यह काम हज़ारों वर्षों से हो रहा है। हिमालय और दक्षिण के पठार के बीच की सारी भूमि नदियों के पानी ने ही बनाई है। इसी प्रकार भारतवर्ष के पूर्वी तट के अत्यन्त उपजाऊ भाग भी चार बड़े डेल्टे हैं।

समुद्र तक भारतवर्ष की अधिकांश नदियों में तीन खंड हैं :—

१—पहाड़ी खंड। पहाड़ों में नदी प्रायः बड़े वेग से बहती है, क्योंकि ढाल बहुत सपाट होता है और पानी में बड़ा बल होता है। वह प्रायः ठोस चट्टानों में से अपने लिए नया रास्ता काट लेती है, और कंकड़-पत्थर बहा ले जाती है। मनुष्य इस बड़े बल से वे कलें चला सकता है जिनसे बिजली पैदा होती है।

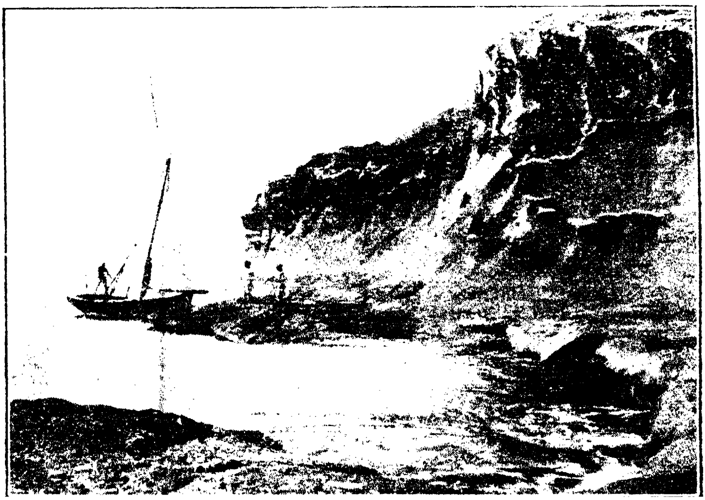
२—मैदानी खंड। दूसरा खंड वहाँ से आरम्भ होता है, जहाँ नदी पहाड़ों को छोड़ देती है और मैदानों में उतरती है। यहाँ ढाल कम होता है, और धारा का वेग भी बहुत कम होता है। यहाँ पानी खेतों को सींचने के लिए, गाँवों और नगरों में पीने के लिए और नावों तथा छोटे जहाज़ों के जल-मार्गों के काम आता है।

३—डेल्टा-खंड का वर्णन हम पहले ही पढ़ चुके हैं। यहाँ नदी खेतों के लिए सदा नई धरती बनाती रहती है।

समुद्र का हिलना

वर्षा और नदियों के अतिरिक्त और भी कई शक्तियाँ हैं जो धरती के आकार को बदलने में सहायक हैं। समुद्र की लहरें, धाराएँ और ज्वारभाटा रात दिन काम करते रहते हैं। वे तटों पर वही काम करते हैं जो नदियाँ थल पर करती हैं। समुद्र का पानी चट्टानों और करारों को तोड़ा करता है, और लहरें टूटे हुए टुकड़ों को कंकड़ और कंकड़ों को पीस कर रेत बना डालती हैं। प्रबल आँधियों में लहरों का बल बड़ा भयंकर होता है। मद्रास बन्दर की पत्थर की चौड़ी दीवारें दो बार ऐसी आँधियों में चूर चूर हो चुकी हैं। उन महीनों में जिनमें गरमी का मानसून चलता है

भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका के तटों के किनारों पर समुद्र की एक धारा बहती है जो अपने साथ रेत ले जाती है। पच्छिमी तट पर यह रेत बन्दरों में घुस जाता है या नदियों के मुहानों पर दीवार बना देता है। यही कारण है कि खम्भात की खाड़ी, कच्छ का रन और सिन्धु के मुहाने छिछले होते जाते हैं। पूर्वी तट पर भी यही बात हो रही है, और इसी लिए यहाँ पर समुद्र धरती से बड़ी दूर तक



सिन्ध नदी के डेल्टा के तट का भाग जिसे लहरों ने तोड़ दिया है।

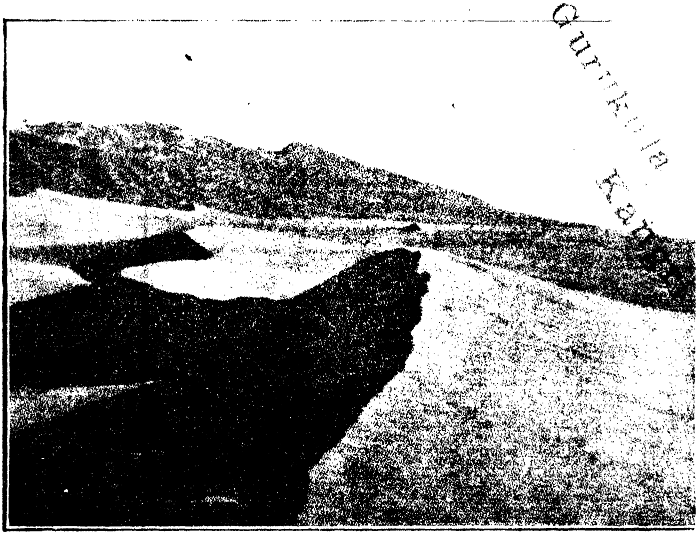
बहुत छिछला है। मद्रास के लड़के ऐसी धरती पर फुटबौल खेलते हैं, जिस पर कुछ ही वर्ष पहले समुद्र बहता था। इस तट पर कहीं कहीं बड़े जहाज़ों को धरती से १० मील दूर लंगर डालना पड़ता है। इस बात का बड़ा भय था कि इस रेत से पूरित धारा द्वारा मद्रास का बन्दर कहीं भर न जाय, परन्तु धारा के प्रवाह से बचने के लिए हाल में उसका मार्ग उत्तर की ओर कर दिया गया है। समुद्र के

किनारे लकड़ी का टुकड़ा डाल कर उसका बहाव देखने से यह जाना जा सकता है कि उस धारा का वेग कितना है और उसकी दिशा किस ओर है। समुद्र की धाराओं को पहले अध्ययन किये बिना कोई इंजिनियर बन्दर नहीं बनाता। यदि वह ऐसा न करे तो सम्भावना यह है कि उसका बन्दर ऐसे स्थान पर बन जाय जहाँ समुद्र की लहरें चली आवें और उसको रेत से भर दें। इस से वह थोड़े ही वर्षों में बहुत छिछला हो जाने से बड़े जहाज़ों के चलने के लिए बेकार हो जायगा। भारतवर्ष के पुराने बन्दरगाह अब समुद्र से मीलों दूर हैं और जहाज़ों के लिए बिलकुल बेकार हैं। परन्तु हमारे तटों के चारों ओर के छिछले पानी और धाराओं से एक लाभ भी है। वे मछलियों के रहने के लिए बड़े उत्तम स्थान हैं, और यही कारण है कि भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका के तटों पर मछुओं के इतने गाँव हैं। जो मछलियाँ हमारे खाने के काम आती हैं समुद्र के गहरे भागों में नहीं रहतीं।

ज्वारभाटा एक और काम करता है, जो मनुष्य के लिए उपयोगी है। सूर्य और चन्द्रमा के आकर्षण से पानी की एक ऊँची लहर जिसे ज्वार कहते हैं उठती है, और पृथ्वी के महासागरों में दिन में दो बार चक्कर लगाती है। खुले हुए महासागर में दूर पर यह ज्वार छिछला होता है, परन्तु जब वह तट के निकट के छिछले स्थानों में आता है, और विशेषकर जब वह तंग कटानों में घुसता है, तो पानी का उतार-चढ़ाव बहुत ज़ियादा होता है। इस प्रकार हुगली नदी में, खम्भात की खाड़ी में और रंगून में ऊँचे ज्वार आते हैं; परन्तु मद्रास, कालीकट और कोलम्बो में जहाँ तट खुला हुआ है, ज्वार बहुत ही कम आता है।

यह बड़ी सुगमता से समझ में आ सकता है कि कलकत्ता और रंगून के बन्दरों में ज्वारभाटा के इस दैनिक उतार-चढ़ाव से उनको

समुद्री व्यापार में कितनी सहायता मिलती है। बिना ज्वार के जो जहाज़ ११ फुट नीचे पानी में डूबा रहता है हुगली नदी में नहीं आ सकता ; परन्तु दिन में दो बार समुद्र का ज्वार पानी को इतना गहरा कर देता है कि बड़े बड़े जहाज़ कलकत्ते तक पहुँच सकते हैं और वहाँ से माल से ख़ूब लद कर वापिस आ सकते हैं। रंगून में भी यही बात होती है।



वायु द्वारा बने हुए रेत के टीले।

हवा भी काम करती है। वायु पानी का भाई है। वायु ही के बल से पानी की प्रत्येक बूँद समुद्र से धरती तक आती है। मानसून हवा एक बड़े इंजन की तरह है। हवा ही लहरों में बल पहुँचाती है। नावों और जहाज़ों को पालों द्वारा खेने के लिए मनुष्य हवा को ही काम में लाता है। परन्तु हवा थल के धरातल में भी परिवर्तन कर देती है। वह चट्टान, रेत और मिट्टी के छोटे

छोटे कणों को इधर उधर ले जाती है और फैला देती है। थर रेगिस्तान में रेत का धरातल चौरस नहीं है, क्योंकि हवा ने उसे टीलों के रूप में इकट्ठा कर दिया है। भारतवर्ष और लंका के तटों के बहुत से भागों में हवा रेत को उड़ा कर ढेर कर देती है; कुछ स्थानों में यह रेत खेतों को ढक देता है, और उनको कम उपजाऊ बना देता है। मलाबार तट पर हवा के बनाये हुए इन बाँधों ने नदियों के मुहानों को अटा दिया है और लम्बे 'लगून' बना दिये हैं, जो तट पर मीलों तक चले गये हैं।

अब हमने यह देख लिया कि प्राकृतिक बनावट और जलवायु ने भारतवर्ष के लिए क्या किया है और वे क्या कर रहे हैं—पहाड़, मैदान, नदियाँ और समुद्रतट ने क्या किया है; गरमी, वर्षा और वायु क्या करती हैं; और किस प्रकार ये बातें अन्य देश और अन्य जलवायु के निवासियों के जीवन की अपेक्षा भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका के निवासियों के जीवन को भिन्न कर देती हैं।

प्रश्न

१—मेह क्या है? इसका वास्तविक जन्मस्थान कहाँ है? धरती पर गिर कर इसका क्या होता है? वर्षा कैसे नापी जाती है। 'रेन गेज' का वर्णन करो और उसकी शकल खींचो। अपने नगर या गाँव की वार्षिक बरसात मालूम करो।

२—जब पहाड़ों के मुक़ाबले में बहुत तर हवा चलती है तो उन पर भारी वर्षा क्यों होती है?

३—सिन्ध नदी के घाटी की निचले भाग में इतनी कम वर्षा क्यों होती है और गंगा की घाटी के निचले भाग में इतनी अधिक क्यों होती है ?

४—वर्ष के अन्तिम दो महीनों में और आरम्भ के दो महीनों में उत्तरी भारत में इतनी कम वर्षा क्यों होती है ?

५—कारण सहित बतलाओ कि निम्नलिखित स्थानों में (१) अधिक वर्षा, अथवा (२) साधारण वर्षा, अथवा (३) न्यून वर्षा होती है :—

ढाका, लाहोर, मांडले, क़न्धार, मंगलोर, बिलारी, रंगून, कोलम्बो ?

६—दक्षिण के पठार पर वर्ष में क़रीब ३० इंच वर्षा होती है। यदि यह साल के दिनों में बराबर बाँट दी जाय तो प्रति २४ घंटे में कितनी वर्षा होगी ? क्या इस प्रकार बँटा हुआ मेह (१) ताल भरने के लिए, (२) धान उगाने के लिए, (३) कुओं को भरा रखने के लिए, (४) घास उगाने के लिए काफ़ी होगा ?

७—"भारतवर्ष का सबसे अधिक उपयोगी नक़शा बरसात का नक़शा है"। इससे क्या आशय समझते हो ?

८—क्या भारतवर्ष और ब्रह्मा के अधिक वर्षा वाले सभी भाग घने बसे हुए हैं ?

९—डेल्टाओं की भूमि क्यों (१) उपजाऊ होती है, (२) सुगमतापूर्वक जोती बोई जा सकती है ? डेल्टा का एक कल्पित या वास्तविक नक़शा खींचो, और उसमें यह दिखाओ कि प्राकृतिक और कृत्रिम दोनों रीतियों से पानी किस प्रकार फैलाया जाता है।

१०—धरती के धरातल को बदलने में (१) नदियाँ, (२) समुद्र की लहरें, (३) हवाएँ क्या क्या काम करती हैं ?

अध्याय ५

मनुष्य ने क्या किया है।

अब देखना है कि मनुष्य ने अपने लिए क्या काम किया है। यह ठीक है कि मनुष्य किसी देश की प्राकृतिक बनावट या जलवायु को नहीं बदल सकता, परन्तु अवश्यमेव पहाड़ियों, घाटियों, नदियों, और समुद्र-तट, मिट्टी, गरमी और वर्षा को अपने काम में ला सकता है। उसने निम्नलिखित रीतियों के देश की आकृति को बदल दिया है :—

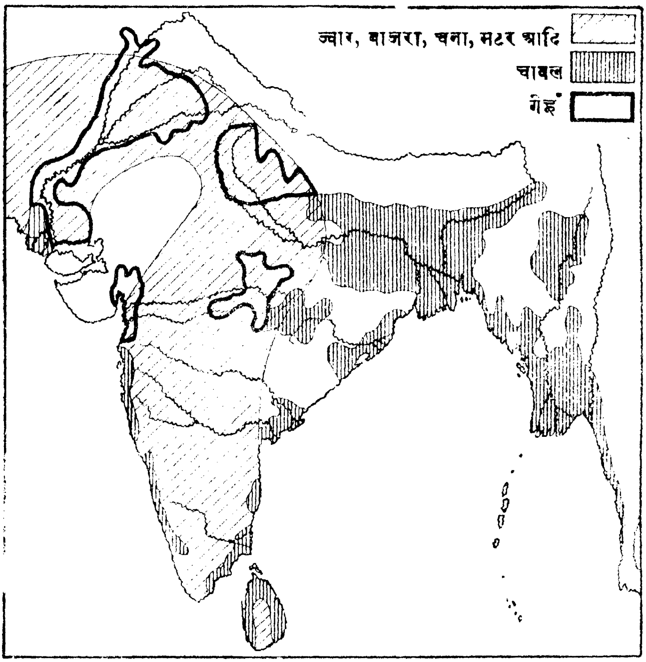
उसने, १—ऐसे पौधों को पैदा किया है, जिनसे उसे अपने लिए भोजन व वस्त्र और अपने पालतू पशुओं के लिए भोजन मिल सके ;

२—अपने निवास और रक्षा के लिए घर, गाँव, और नगर बनाये हैं ; और,

३—सड़कें, नहर, रेलें और बन्दर बनाये हैं।

१—**फ़सलें**। प्राचीन काल में भारतवर्ष का बहुत सा भाग जंगलों के ढका हुआ था, परन्तु खेतों के लिए स्थान करने के लिए ये धीरे धीरे काट डाले गये। मनुष्य ने मालूम कर लिया है कि प्रत्येक प्रकार के पौधे के लिए किस प्रकार की मिट्टी और जलवायु उपयुक्त है। भारतवर्ष के निवासियों के मुख्य अन्न ज्वार, बाजरा, रागी, मक्का, चना व दाल हैं। ये वर्षा की अधिक सहायता के बिना ही पैदा किये जा सकते हैं, और इस प्रकार हम कह सकते हैं कि भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका में उन सभी स्थानों में जहाँ चावल नहीं पैदा किया जा सकता, ये अन्न पैदा होते हैं।

चावल। धान के पौधे के लिए गरमी की आवश्यकता है, और वह केवल ऐसे ही खेतों में पैदा किया जा सकता है जिनमें खूब पानी भरा जा सके। हम जानते हैं कि भारतवर्ष में धान की सब से बड़ी फ़सलें उन स्थानों में पैदा होती हैं जहाँ नदियों की घाटियों



और डेल्टाओं में ख़ूब पानी हो, या जहाँ मानसून की वर्षा से तालाब भरे जा सकें।

गेहूँ ठंडी और सूखी जलवायु को पसंद करता है, नम हवा उसे नष्ट कर देती है। इस प्रकार भारतवर्ष में यह जाड़े की फ़सल है, और वहाँ पैदा होता है जहाँ हवा सूखी होती है, अर्थात्

सिंध और गंगा के ऊपरी भागों में। जौ और जई भी जाड़े की फ़सलें हैं।

गन्ना बहुत उपजाऊ धरती में पैदा होता है, जिसमें बहुत सी तरी हो। यह उन्हीं स्थानों में भली भाँति पैदा हो जाता है, जहाँ चावल पैदा हो सकता है; परन्तु, धान के विपरीत, यदि पानी गन्ने की जड़ों तक पहुँच जाय तो वह नष्ट हो जाता है। भारतवर्ष में अन्य सब देशों से अधिक गन्ना पैदा होता है।

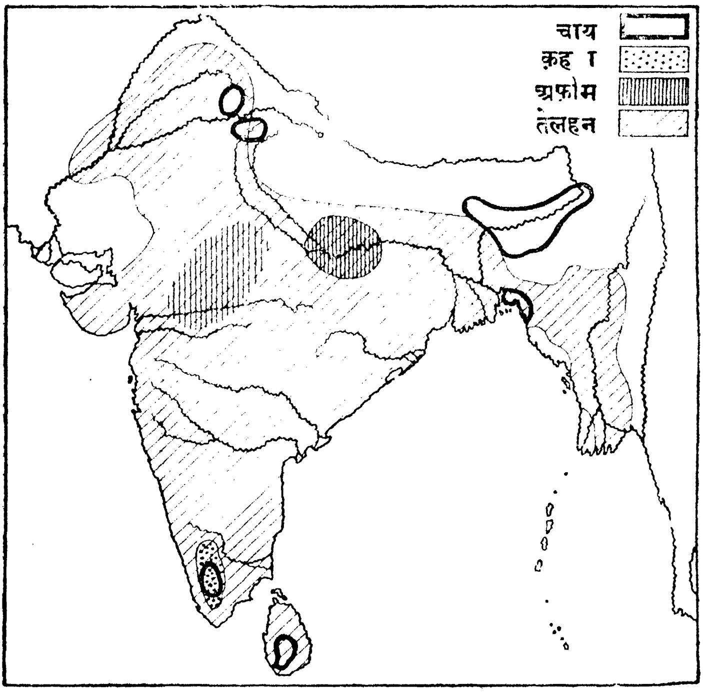


धान के पौधे लगाना।

इन फ़सलों के अतिरिक्त जिनसे खाने को अन्न मिलता है, मनुष्य ने ऐसे पौधे भी उगाना सीख लिया है, जिनसे उत्तेजक पेय पदार्थ तयार किये जाते हैं।

चाय एक झाड़ी की सूखी पत्ती होती है, जो उन पहाड़ी ढालों पर भली भाँति पैदा होती है, जहाँ गरमी और तरी काफ़ी हैं और जहाँ पानी आ कर सुगमतापूर्वक बह जाता है। सब से अच्छी फ़सलें

वहाँ पैदा होती है जहाँ नई नई कोपलों के निकलने के लिए, जिनसे चाय बनती है, बहुधा वर्षा होती रहती हो। भारतवर्ष और लंका में भारी वर्षा वाली पहाड़ियों के ढालों पर चाय अधिक परिमाण में पैदा होती है।



क़हवा एक झाड़ी का सूखा हुआ फल है, जो तर गरम जलवायु की पहाड़ियों पर पैदा होती है। भारतवर्ष में यह दक्षिण भारत के निचले ढालों पर बोया जाता है।

कोको के पेड़ की फलियों के दानों को सुखा कर कूटने से जो चूरा बनता है उसे **कोको** कहते हैं। पानी के साथ मिला कर

यह चाय की तरह पीया जाता है, और इसकी एक प्रकार की मिठाई बनती है जिसे 'चाकोलेट' कहते हैं। भारतवर्ष की जलवायु कोको के लिए उपयुक्त नहीं है, परन्तु यह लंका की गरम जलवायु में खूब पैदा होता है।



क़हवा उसके फूल और फल।

हमारे देश में कई प्रकार के गरम **मसाले** भी होते हैं जो दाल तरकारियों में उनको स्वादिष्ट करने के लिए डाले जाते हैं। अधिकतर मसाले भारतवर्ष जैसे गरम देशों में ही पैदा होते हैं। काली मिर्च, अदरक, हल्दी व लाल मिर्च सारे भारतवर्ष में पैदा होती हैं। छोटी इलायची पश्चिमी घाट पर बोयी जाती है, और दालचीनी जो एक झाड़ी की सूखी हुई छाल होती है लंका में बोयी जाती है।

वनस्पति के तेल। अनेक पौधों से उपयोगी तेल मिलते हैं। गरम देशों के रेतीले तटों पर नारियल के पेड़ खूब पैदा होते हैं। यों तो ये सारे ही भारतवर्ष और लंका में पाये जाते हैं, परन्तु तट के निकट विशेषकर पैदा होते हैं। प्रत्येक मनुष्य जानता है कि नारियल का हर एक भाग कितना उपयोगी होता है। भारतवर्ष में काम के सभी तेलहन पैदा होते हैं, जैसे अलसी, सरसों, बिनौला, तिल, अंडी और मूँगफली।

नील एक प्रकार का रंग होता है जो एक पौधे से मिलता है। यह पौधा विशेषकर बंगाल और बिहार में पैदा होता है। रसायनिक पदार्थों द्वारा इस रंग को बनाने की सुगम रीति हाल में मालूम कर ली गई है, और इसलिए यह पौधा अब उतना नहीं बोया जाता जितना पहले बोया जाता था। **अफ़ीम** भी अब उतनी नहीं बोई जाती।

भारत-सरकार ने यह समझौता कर लिया है कि सिवाय औषधि के काम के और किसी काम के लिए अफ़ीम बाहर न भेजी जाय। अफ़ीम सफ़ेद पोस्त का सूखा रस है और बड़ी तीव्र वस्तु है। यह ख़ास तौर पर बनारस के आसपास पैदा होती है। तम्बाकू का पौधा भारत के प्रत्येक ज़िले में पैदा होता है, परन्तु विशेषकर गंगा की घाटी और ब्रह्मा में पैदा किया जाता है। **सिंकोना** एक पेड़ की



हौज़ों में नील भरी जा रही है।

छाल से तैयार किया जाता है, जो पहले पहल भारतवर्ष में पीरू के पहाड़ों से लाया गया था। इसलिए यह पश्चिमी घाट के उन ढालों पर पैदा होता है, जो तर हैं और जहाँ ख़ूब धूप पड़ती है। प्रसिद्ध औषधि कुनैन सिंकोना से ही तैयार की जाती है।

भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका की तर पहाड़ियों पर कई प्रकार के जंगल के पेड़ उगते हैं। **सागौन** मुख्य पेड़ है, जिससे इमारती

लकड़ी मिलती है : **साल** ऐसा दूसरा पेड़ है। **बाँस** और ताड़ जो गरम जलवायु को पसंद करते हैं भारतवर्ष और लंका के मैदानों में पैदा होते हैं। पिंड खजूर के रस से भी गुड़ तैयार किया जाता है। प्रत्येक मनुष्य को उन पेड़ों के नाम जानने चाहिएं, जो भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका के गाँवों में पैदा होते हैं। थोड़े वर्षों से मलाबार, ब्रह्मा और लंका की उन तर घाटियों में **रबड़ का पेड़** लगा दिया गया है, जहाँ जाड़े का मोसिम नहीं होता और वर्षा कई महीने तक होती है। इस पेड़ की छाल में छेद करने से जो रस निकलता है वही रबड़ होता है। औटा कर गाढ़ी कर लेने के पश्चात् यह सुखा ली जाती है, और इसमें थोड़ा सा गंधक भी डाल दिया जाता है, जिससे यह बहुत कड़ी हो जाती है। यह बहुत से कामों में आती है, जैसे टायर, नल, जूते आदि बनाने में। इसका मुख्य गुण यह है कि इसमें हो कर पानी नहीं प्रवेश कर सकता।



सिंकोने का वृक्ष और उसकी छाल।

बहुत से **पौधे रेशों के लिए भी पैदा किये जाते हैं।** इनमें से मुख्य **कपास** है, जो भारतवर्ष के बहुत बड़े भाग पर पैदा होता है : इसका रेशा वह सफ़ेद वस्तु है, जो इसके फलों के बीजों (बिनौलों) पर लिपटा रहता है। **पाट** को बहुत गरमी और पानी की आवश्यकता है। इसका घर गंगा और ब्रह्मपुत्र की दक्खिन की घाटियों में है। संसार में जितना पाट काम में आता है सब यहीं पैदा होता है। रेशा पौधे के डंठल से मिलता है।

पौधे पैदा करने के अतिरिक्त मनुष्य **खनिज पदार्थ** भी खोदता है। भारतवर्ष में खनिज पदार्थ बहुत नहीं हैं। **कोयला** सब से अधिक परिमाण में मिलता है। पिछले वर्षों में उसकी पैदावार और भी बढ़ गई है। अधिकांश कोयला हुगली नदी के पश्चिम में रानीगंज, झरिया और गिरीडीह की खानों से खोदा जाता है। जितना



कपास बीनना।

मिट्टी का तेल भारत-साम्राज्य में पाया जाता है वह प्रायः सभी ब्रह्मा में इरावदी की घाटी के कुओं से निकाला जाता है। हिन्दुस्तान में संसार के अन्य देशों की अपेक्षा सब से अधिक **भुड़भुड़** मिलता है। क्या तुम बता सकते हो कि भुड़भुड़ किस काम आता है? इसकी मुख्य खानें बिहार में हैं। तटों के किनारे समुद्र का पानी

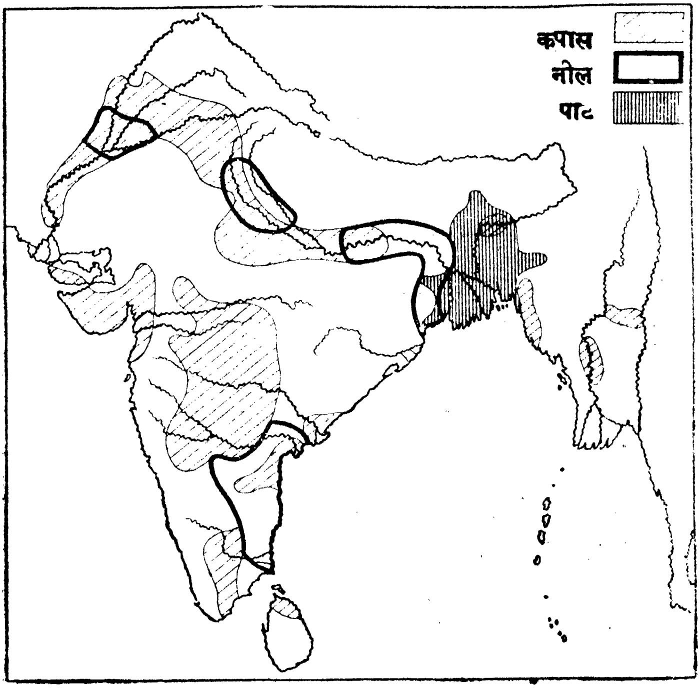
सुखा कर **नमक** निकाला जाता है। परन्तु पंजाब में नमक की श्रेणी से भी नमक खोदा जाता है। यहाँ पर नमक की ख़ालिस चट्टान ८ मील लम्बी और १,००० फुट मोटी हैं। **सोना** मैसूर राज्य में कोलर की खानों से निकाला जाता है। यह बड़ी गहराई पर कड़ी चट्टानों में मिलता है, जो ऊपर लाई जाती हैं और फिर तोड़ कर



पाट काटना।

चूर चूर की जाती हैं। थोड़ा ही समय हुआ हुगली और महानदी के बीच में कच्चे लोहे की बहुत अच्छी खानें पाई गई हैं। भारत-साम्राज्य में ब्रह्मा की शान रियासतों में बौडविन खान चांदी-सीसा-जस्ता की सब से बड़ी खान है। ये धातुएँ भारतवर्ष या लंका में नहीं पाई जातीं।

२—गाँव और नगर। भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका इंगलैंड जैसे देश से बिलकुल भिन्न हैं। वहाँ पर हज़ारों मनुष्य शिल्प से (अर्थात् चीज़ें बना कर) अपना पेट पालते हैं। इस प्रकार वहाँ बहुत से बड़े नगर हैं जो रूई, रेशम, कपड़ा, चमड़ा, ऊन, लोहा और



फ़ौलाद की वस्तुएं बनाते हैं। परन्तु हमारे देश में कुछ ही नगर (जैसे बम्बई, कलकत्ता, कानपुर और रंगून) ऐसे हैं, जिनमें अधिक परिमाण में सामान तैयार होता है। भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका में मनुष्य का केवल एक बड़ा व्यवसाय धरती का जोतना है। भारत-साम्राज्य और लंका के दो-तिहाई मनुष्य खेतों और बाग़ों को जोत

कर, ढोर चरा कर, और जंगलों में लकड़ी काट कर अपना पेट भरते हैं। अब देखना चाहिए कि जो मनुष्य धरती को जोत-बो कर अपना उदरपोषण करते हैं वे नगरों में नहीं रहते, परन्तु अपने खेतों के निकट के गाँवों में निवास करते हैं। इस प्रकार भारतवर्ष और लंका का विस्तार देखते हुए हम यह कह सकते हैं कि यहाँ नगर बहुत कम हैं और गाँव बहुत अधिक संख्या में हैं। प्रत्येक दस मनुष्यों में नौ देहात में रहते हैं और केवल एक नगर में रहता है। मामूली नक़शों में बहुत थोड़े से नगर दिखाये जाते हैं। परन्तु भारतवर्ष या ब्रह्मा या लंका के किसी बहुत बड़े नक़शे को देख कर हमको आश्चर्य होगा कि सारे देश पर अनगिनतिन गाँव फैले हुए हैं। इसलिए पच्छिमी योरुप और भारत तथा ब्रह्मा के देशों में मुख्य अन्तर यह है कि वहाँ बड़े नगर अधिक संख्या में हैं और यहाँ बहुत थोड़े हैं। याद रहे कि नगर और गाँव अकस्मात् ही बिना किसी कारण के नहीं बन जाते। मनुष्य उन स्थानों को विशेष रूप से पसन्द करता है, जहाँ वह अपने गाँव व नगर बसाना चाहता है। गाँव तो खेतों के निकट ही बसते हैं, और देश के उन्हीं भागों में जहाँ धरती बहुत उपजाऊ है हम को सब से ज़ियादा मनुष्य मिलते हैं और वहीं गाँव भी सब से अधिक देख पड़ते हैं। भारत-साम्राज्य का भूगोल अध्ययन करने में सब से अधिक आवश्यक नक़शा 'बरसात का नक़शा' है। उससे वे स्थान मालूम होते हैं जहाँ सब से अधिक वर्षा होती है और इसलिए जहाँ सब से अधिक अन्न की फ़सल पैदा होती हैं, और इसी लिए जहाँ सब से अधिक मनुष्य रहते और काम करते हैं।

वे स्थान जहाँ नगर बसाये जाते हैं। प्राचीन काल में भारतवर्ष में जब लोग आपस में अधिक लड़ा भिड़ा करते थे तब नगर क़िलों के चारों ओर बनाये जाते थे। सर्दार लोग क़िले के

लिए कोई उपयुक्त स्थान पसंद कर लेते थे। वह स्थान प्रायः कोई पहाड़ी या चट्टान हुआ करता था, जहाँ वे और उनके साथी बैरियों से अपनी रक्षा कर सकें। क़िले के भीतर वे अपने लिए महल और अपने साथियों के लिए घर बना लेते थे, और बहुधा वे चारों ओर मोटी दीवारें बना लेते थे। इन दीवारों के भीतर जैसे जैसे लोग रक्षा के लिए अधिक संख्या में आने लगते थे, एक छोटा सा नगर बस जाता था। ये प्रायः ऐसे मनुष्य हुआ करते थे जो राजा या नवाब और उसके दरबारियों के लिए काम करते थे, अर्थात् बढ़िया कपड़ा बुनने वाले, रेशम बुनने वाले, जौहरी, हाथी-दाँत पर काम करने वाले और हथियारों तथा गहनों के बनाने वाले। इनके लिए बाज़ारों की आवश्यकता होती थी, जहाँ आस-पास पैदा होने वाला अन्न ला कर बेचा जा सके। भारतवर्ष में इस तरह के बहुत से प्राचीन नगर हैं। इस प्रकार अफ़ग़ानों से हार कर जब राजपूत पीछे हट गये तो उन्होंने अनेक क़िलेबन्दी के नगर बसाये, जैसे चित्तौड़, जोधपुर, बीकानेर और जैसलमेर। यहाँ बस जाने के पश्चात् मुसलमानों ने देहली, आगरा, लखनऊ, इलाहाबाद, हैदराबाद, बीजापुर आदि नगर बसाये। इसी प्रकार पूना और नागपुर मराठों की पुरानी राजधानियाँ हैं। भारतवर्ष का प्रायः प्रत्येक प्राचीन नगर किसी क़िले के चारों ओर ही बनाया गया था।

कुछ नगर पहले **तीर्थस्थान** थे। यहाँ पुजारियों और यात्रियों ने घर बना लिये और व्यापारी भी यहाँ बहुत आने जाने लगे। आजकल भी लोग प्रायः तीर्थस्थानों की यात्रा किया करते हैं। बनारस (काशी), इलाहाबाद (प्रयाग), अमृतसर, गया, पुरी, मदूरा, तंजौर और त्रिचनापली ऐसे ही तीर्थों के उदाहरण हैं। संसार के अन्य किसी भी भाग में पवित्र स्थानों पर इतने नगर नहीं बसे जितने भारतवर्ष में बस गये हैं। यहाँ प्रत्येक गाँव में मंदिर या मसजिद

मौजूद है। भारतवर्ष और ब्रह्मा की जलवायु और प्राकृतिक बनावट से हम यह भी बतला सकते हैं कि भिन्न भिन्न भागों में किस तरह की इमारतें होंगी। इस प्रकार, जहाँ मिट्टी मुलायम और गहरी है वहाँ मकान चिकनी मिट्टी या ईंटों के बनाये जाते हैं। उत्तरी भारत में अनेक सुन्दर इमारतें हैं, जैसे आगरा, देहली, लाहोर और जयपुर में। इसका कारण यह है कि थोड़ी ही दूर पर विन्ध्याचल की पहाड़ियों में पत्थर और राजपूताने में संगमरमर बहुतायत से मिलता है। दक्षिणी भारत के बहुत से भाग कड़ी चट्टानों के बने हुए हैं, और इसलिए हम वहाँ पत्थर के सुन्दर मन्दिर और गढ़ देखते हैं। कश्मीर में श्रीनगर देवदार नामक लकड़ी का बना हुआ है जो हिमालय पर्वत पर उगती है। मलाबार तट पर बहुत से घर सागौन की लकड़ी के बने हुए हैं, जो वहाँ के जंगलों में बहुतायत से पैदा होती है: उनकी छतें बढ़िया खपरैलों से पटी होती हैं, जो एक प्रकार की चिकनी मिट्टी से बनाई जाती हैं जो वहाँ खोदी जाती है। ब्रह्मा में, जहाँ सागौन बहुतायत से पैदा होती है, मकान और मठ सभी उसी लकड़ी के बनाये जाते हैं। भारत और लंका में निर्धन मनुष्य बाँस और ताड़ की पत्तियों से ही काम चला लेते हैं। यह नियम सा है कि उन स्थानों की अपेक्षा जहाँ साल भर बराबर गरमी पड़ती है और वर्षा बहुत थोड़ी होती है, उन स्थानों में जहाँ जाड़ों में जलवायु ठंडी होती है अथवा जहाँ वर्षा अच्छी हो जाती है, घर और गाँव अच्छे बना लिये जाते हैं। फिर, भारतवर्ष जैसे गरम देशों में मकान गरमी को बाहर रखने की दृष्टि से निर्माण किये जाते हैं, और ठंडे देशों में गरमी को भीतर रखने के उद्देश्य से बनाये जाते हैं।

मंडियाँ। वे स्थान जहाँ माल की अदला-बदली के लिए नियमित रूप से हाटें लगा करती हैं बहुत शीघ्र नगर हो जाते हैं।

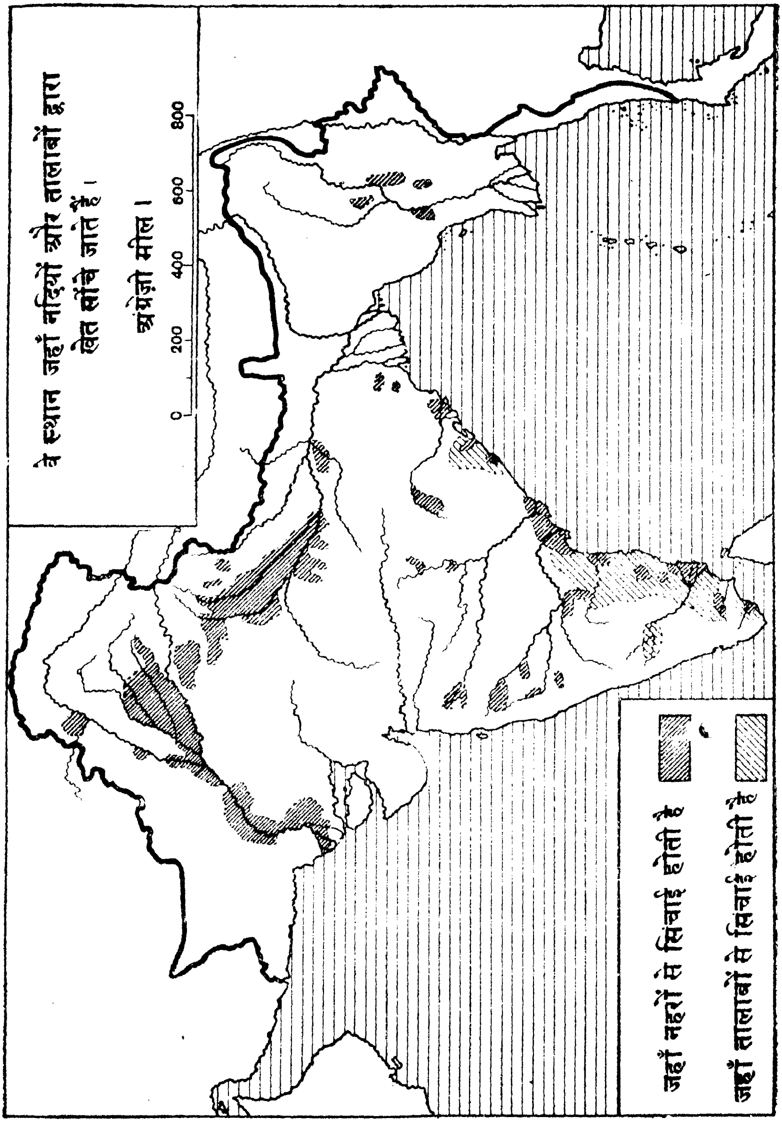
भारतवर्ष और ब्रह्मा में अनेक गाँव और छोटे नगर इसी लिए प्रसिद्ध हैं कि वहाँ पैंठ लगा करती हैं। वे स्थान बहुत शीघ्र बड़े नगर हो जाते हैं जहाँ कई सड़कें मिलती हैं (जैसे कश्मीर में श्रीनगर), या जहाँ दो नदियाँ मिलती हैं (जैसे इलाहाबाद और पटना), या जहाँ नदी के आरपार पुल बना होता है (जैसे सिंध नदी पर अटक)। इसी प्रकार व्यापार-पथ पर कोई आवश्यक स्थान, जहाँ क़ाफ़िले और व्यापारी मिलते हैं, शीघ्र ही नगर बन जाता है। इस तरह मुल्तान और पेशावर वे स्थान हैं जहाँ भारतवर्ष से अफ़ग़ानिस्तान को व्यापार की राहें आरम्भ होती हैं। ब्रह्मा के उत्तर में भामू ऐसा स्थान है जहाँ चीन का व्यापार-मार्ग इरावदी नदी के बड़े जल-मार्ग से मिलता है। लंका के टापू के ठीक सामने होने के कारण तूतीकोरिन से ही उस टापू को माल ले जाने वाले जहाज़ चलते हैं।

वर्तमान काल में भारतवर्ष का व्यापार दूसरे देशों के साथ बढ़ गया है, इसलिए नगर तट के उन स्थानों पर बस गये हैं जहाँ बड़े जहाज़ों को लङ्गर डालने के लिए काफ़ी गहरे बन्दर हैं। बम्बई, मद्रास, रंगून और कोलम्बो नामक बन्दरगाहों में बहुत माल आता जाता है। रेलों के बनने के बाद वे स्थान जो रेल की मुख्य लाइनों पर हैं या जो जंकशन हैं प्रसिद्ध हो गये, और वहाँ नगर बस गये। इस प्रकार, जबलपुर अब बड़ा नगर है। इसी तरह नदियों पर व्यापार के स्थान भी बड़े नगर हो गये हैं, जैसे कलकत्ता, पटना और प्रोम (ब्रह्मा में)। सरकार ने भी राजधानियों के लिए नगर (प्रायः पुरानी राजधानियाँ) चुने हैं, जहाँ उसने अपने दफ़्तर और कचहरियाँ बनाई हैं। इलाहाबाद, नागपुर और लाहोर ऐसे ही नगरों के उदाहरण हैं। कुछ स्थानों पर सरकार ने फ़ौजी पड़ाव बना दिये हैं जिससे देश में शान्ति रहे और बैरियों से देश की रक्षा हो सके, जैसे सिकन्दराबाद, रावलपिण्डी, पेशावर और क्वेटा।

३—**सड़कें**। छोटे से छोटे गाँव से भी किसी न किसी प्रकार की कच्ची या पक्की सड़क निकट के गाँव के लिए जाती है। प्राचीन काल में भारतवर्ष और ब्रह्मा में अच्छी सड़कें बहुत कम थीं। हर प्रकार का बोझा पशुओं की पीठ कर लादा जाता था। पिछले सत्तर वर्षों में सरकार ने सारे देश के मुख्य नगरों को एक दूसरे से जोड़ने के लिए सड़कें बना दी हैं। जब से भारतवर्ष में मोटरकारों का प्रचार हुआ है, इनमें से बहुत सी सड़कें अच्छी कर दी गई हैं। जब कोई नई रेल की लाइन बनाई जाती है, तो आस पास के नगरों और गाँवों से शीघ्र ही रेल के स्टेशनों तक सड़कें बना दी जाती हैं। बड़े मैदान में माल ले जाने के लिए मुख्य मार्ग ग्रांड ट्रंक रोड नाम की सड़क है, जो कलकत्ते से पेशावर को गई है।

४—**सिंचाई के साधन**। भारतवर्ष जैसे गरम देश में यह अत्यन्त आवश्यक है कि वर्षा और नदियों से खेतों की सिंचाई हो। प्रति वर्ष नदियाँ बहुत सा पानी समुद्र को ले जाती हैं; और यदि यह पानी जो अब नष्ट हो जाता है धरती पर ही काम में आ सके, तो अधिक फ़सलें पैदा की जा सकती हैं और अकालों का पड़ना भी रोका जा सकता है। प्रति वर्ष नई नहरें और तालाब बनाये जाते हैं। प्राचीन काल में उस समय के शासकों ने बहुत सी नहरें भारतवर्ष के डेल्टाओं पर बनाई थीं। परन्तु आजकल भारत-सरकार ने सैकड़ों सिंचाई की नहरें बना डाली हैं। कोई इंजिनियर किसी देश के भूगोल का अध्ययन किये बिना नहरें नहीं बनाता। वह ऐसे स्थानों का पसंद करता है—(१) जहाँ धरती चौरस है और चट्टानों से रहित है। जहाँ धरती में ढाल अधिक है और जहाँ तोड़ने के लिए कड़ी चट्टानें बहुत हैं, नहर सस्ती नहीं बनाई जा सकती। (२) जहाँ नदियों में बहुत सा पानी है। यदि नदियाँ गरमियों में

सूख जाती हैं तो नहरें ख़ाली और बेकार हो जाती हैं। नहरें निकालने के लिए वे नदियाँ सब से अच्छी हैं जिनमें हिमालय की बर्फ़ का पानी आता है। (३) जहाँ निकट ही अच्छी मिट्टी है। नहर खोदने से कोई लाभ नहीं, यदि निकट ही उत्तम मिट्टी न हो जिस पर नहरों का पानी पहुँचाया जा सके। हम समझ सकते हैं कि हिमालय से निकलने वाली गंगा और सिंध में ये सब लाभ मौजूद हैं। भारतवर्ष के इसी भाग में सब से अधिक सिंचाई की नहरें हैं। भारतवर्ष में पंजाब की नदियों से निकलने वाली नहरें अत्यन्त उपयोगी हैं, क्योंकि उन में सब से अधिक पानी बहता है और वे उसे बहुत बीच में फैला देती हैं। भारतवर्ष की सी सुन्दर और उपयोगी सिंचाई की नहरें संसार के किसी भी भाग में न होंगी। महानदी, गोदावरी, कृष्णा और कावेरी के चौरस डेल्टाओं पर जो नहरें बनाई गई हैं वे भारत के मनुष्यकृत कामों में अत्यन्त उपयोगी कार्य हैं। इन बड़ी नदियों के आरपार अनेक पक्के बाँध बना दिये गये हैं, और बहुत सी बड़ी तथा छोटी नहरें खोद दी गई हैं जो पानी को दोनों ओर की भूमि पर फैला देती हैं। इस प्रकार इन नदियों के किनारों पर सैकड़ों वर्गमील भूमि सींची जाती है, और देश खेतों तथा उपवनों से भरा पड़ा है। दक्षिण के शेष भाग में भले ही कम वर्षा हो, परन्तु ये डेल्टे उन मनुष्यों को भोजन देते हैं जिनकी फ़सलें नष्ट हो चुकी हैं और जो अकाल पीड़ित हैं। हाँ, अवश्यमेव सिंचाई की नहर उसी स्थान पर बनाई जाती है जहाँ उसकी आवश्यकता होती है। उन स्थानों पर जहाँ भारी वर्षा होती है फ़सलें बिना नहरों की सहायता के ही पैदा की जा सकती हैं। पिछले पचास वर्षों में भारतवर्ष में सिंचाई की भूमि का क्षेत्रफल दूना हो गया है। भारतवर्ष की सारी नहरें मिल कर लम्बाई में इतनी हैं कि वे पृथ्वी को दो बार पेटी की भाँति चारों ओर लपेट सकती हैं।


वे स्थान जहाँ नदियों और तालाबों द्वारा खेत सींचे जाते हैं।
0 200 400 600 800
अंग्रेज़ी मील।
जहाँ नहरों से सिंचाई होती है
जहाँ तालाबों से सिंचाई होती है

पानी इकट्ठा करने की दूसरी रीति यह है कि छोटी घाटियों और बड़े तालों के नीचे के भागों के आरपार मिट्टी या पत्थर के बाँध बना दिये जाते हैं, जिनमें छोटी नदियों और वर्षा का पानी एकत्रित कर लिया जाता है। इन तालाबों से नीचे के खेतों तक जल-मार्ग बना दिये जाते हैं। भारतवर्ष के उन भागों में जो बड़ी नदियों से दूर हैं प्रायः प्रत्येक गाँव में एक या दो तालाब होते हैं। वह पानी भी जो धरती में गहराई तक पहुच जाता है काम में ले लिया जाता है। उस तक पहुँचने के लिए कुएँ गलाये जाते हैं। सरकार ने छोटी नावों द्वारा खेने के लिए नहरें भी बनाई हैं। ऐसी नहरें भी चौरस भूमि पर ही बनाई जा सकती हैं, जहाँ उनको नदियों या समुद्र द्वारा पानी मिल सके। इस प्रकार की मुख्य नहरें गङ्गा, महानदी, कृष्णा, कावेरी और सिंध के डेल्टाओं पर बनी हुई हैं। गंगा की बड़ी नहर हरिद्वार से कानपुर को जाती है, और बकिंघम नहर मद्रास से चौरस समुद्रतट पर बनाई गई है। तंग चौरस मलाबार तट पर 'लगून' तट के किनारे किनारे मीलों चले गये हैं, जिनमें नदियों और समुद्र द्वारा पानी आता है। ये नहरों से जोड़ दिये गये हैं, जिससे नावें इन जल-मार्गों पर सहस्रों मील चल सकें।

५—रेलें। सरकार ने भारतवर्ष और ब्रह्मा के बहुत से भागों में रेलें बना दी हैं। रेलों के बनाने के मुख्य उद्देश्य ये रहे हैं:—(१) रेलें उन ज़िलों में बनाई गई हैं जो बहुत उपजाऊ हैं और घने बसे हुए हैं, क्योंकि वहाँ पर माल तथा मुसाफ़िरों का आना जाना बहुत रहता है। रेलों के नक़शे से मालूम होता है कि गंगा के बड़े मैदान में रेलें सब से अधिक हैं। इस मैदान के प्रायः प्रत्येक बड़े नगर में दो या दो से अधिक रेल की लाइनें मिलती हैं। परन्तु उन ज़िलों में जहाँ बहुत कम फ़सलें पैदा होती हैं और जहाँ थोड़े ही

मनुष्य होते हैं, बहुत कम रेलें देख पड़ती हैं। (२) रेल प्रसिद्ध बन्दरगाहों को भीतरी व्यापार के केन्द्रों से जोड़ने के लिए भी बनाई गई हैं। इस प्रकार नक़शे से मालूम होता है कि बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, कराँची और रंगून आदि प्रत्येक बन्दरगाह से देश के भीतर एक या एक से अधिक रेल की लाइनें गई हैं। प्रति वर्ष नई रेल बनाई जाती हैं। (३) रेलें देश की रक्षा की दृष्टि से भी बनाई गई हैं। वास्तव में सिंध की घाटी की सारी रेल का उद्देश्य यही है। इसका प्रयोजन यह है कि लड़ाई के दिनों में सीमान्त भागों को सिपाही और तोपें बहुत जल्द पहुँचाई जा सकें। इस लाइन की छोटी छोटी शाखें दर्रों तक गई हैं। एक नई लाइन अभी हाल में ख़ैबर दर्रे में हो कर बनाई गई है। एक दूसरी लाइन बोलन दर्रे में हो कर क्वेटा से आगे तक गई है। क्वेटा और पेशावर को भारत के उत्तरी-पश्चिमी फाटक की दो चाबियाँ कहना चाहिए। (४) रेलों का एक उद्देश्य यह भी है कि अकाल के दिनों में अकाल पीड़ित स्थानों को भोजन पहुँचाया जाय। जब अकाल पड़ता है तो बहुत से पशु और मनुष्य मरने लगते हैं, और रेल ही एक ऐसा साधन है जिसके द्वारा भूखे गाँवों को अन्न पहुँचाया जा सकता है।

रेलें अवश्यमेव उन स्थानों में ही विशेषकर खोली जाती हैं जहाँ वे अत्यन्त सुगमता से और कम मूल्य पर बनाई जा सकें, अर्थात् निचले चौरस देश में। यही कारण है कि गङ्गा के चौरस मैदान में इतनी रेलें हैं। वहाँ बहुत कम खुदाई की आवश्यकता है। सब से अधिक कठिनाई और सब से अधिक व्यय बड़ी नदियों पर पुल बनाने में पड़ता है। ब्रह्मपुत्र नदी पर आज तक पुल नहीं बनाया जा सका है। बनारस में गङ्गा नदी पर बहुत सुन्दर रेल का पुल बना हुआ है। क्या तुम बता सकते हो कि नया 'हार्डिंज पुल' कहाँ बना है? हुगली नदी पर कलकत्ता पहुँचने के लिए कोई रेल

का पुल नहीं है। मद्रास से कलकत्ते को जाने वाली रेल की लाइन पर बहुत अच्छे अच्छे पुल बने हुए हैं। कश्मीर के पहाड़ी देश में कोई रेल नहीं है। हिमालय और ब्रह्मा के पहाड़ों पर रेल की गंध तक नहीं पहुँची है। अभी तक भारतवर्ष और ब्रह्मा एक दूसरे से रेल द्वारा नहीं जुड़े हुए हैं। प्राकृतिक नक़शे से मालूम करो कि तुम्हारी समझ में चिटगाँव से रंगून तक रेल की लाइन बनाने के लिए कौन सा मार्ग सब से सुगम होगा।

६—**बन्दर**। प्राचीन काल में, जब तक मनुष्य को भाप का बल और फ़ौलाद का बनाना नहीं मालूम हुआ था, केवल छोटे छोटे लकड़ी के जहाज़ बनाये जाते थे जो छिछले पानी में चल सकते थे। इसलिए उन दिनों में बहुत से छोटे जहाज़ बन्दरों में आ जा सकते थे। परन्तु वर्तमान काल में भारतवर्ष का समुद्री व्यापार फ़ौलाद के बने हुए बड़े जहाज़ों द्वारा होता है, जिनके चलाने के लिए गहरे पानी की आवश्यकता होती है; और वे केवल उन्हीं बन्दरों में प्रवेश कर सकते हैं जहाँ पानी गहरा हो। यह भारतवर्ष का दुर्भाग्य है कि यहाँ बहुत कम ऐसे स्थान हैं जहाँ पानी इतना गहरा हो कि बड़े बड़े जहाज़ समुद्रतट के निकट लंगर डाल सकें। भारतवर्ष में बम्बई, कलकत्ता, कराँची, मद्रास तथा चिटगाँव, और ब्रह्मा में रंगून, बेसीन व मोलमीन, और लंका में कोलम्बो ही ऐसे स्थान हैं जहाँ बड़े जहाज़ तट के निकट अपना माल उतार और लाद सकते हैं। मद्रास का बन्दर मनुष्य की कृति का बहुत अच्छा उदाहरण है। यहाँ पर तट रेतीला और निकट का पानी छिछला है। सत्तर वर्ष हुए यहाँ माल और मुसाफ़िर दूर पर जहाज़ों से 'मसूला' नावों में उतारे जाते थे जो तट तक पहुँचती थीं। अब बड़े बड़े धुँआकश पत्थर के विशाल चबूतरों के किनारों तक पहुच सकते हैं, और उनका

माल बड़े बड़े क्रेनों* द्वारा उतारा और लादा जाता है। इन जहाज़ों को आँधियों से बचाने के लिए और बन्दरों को रेत से भट जाने से बचाने के लिए तट से बड़ी बड़ी पत्थर की दीवारें बना दी गई हैं, जिन्होंने गहरे और शान्त पानी के बहुत बड़े क्षेत्रफल को घेर लिया है। तट के अन्य भागों पर इन जहाज़ों को नावों द्वारा माल उतारने और लादने के लिए मीलों दूर खड़ा रहना पड़ता है। ऐसा करने से बहुत व्यय पड़ता है और बड़ी असुविधा होती है।

वर्तमान काल में, भारतवर्ष के फाटक समुद्र की ओर हैं। पहले ये फाटक थल की ओर थे, जैसे ख़ैबर की घाटी और सुलैमान पर्वत के ऊपर के दर्रे। उस पुराने काल में भारतवर्ष के लोगों को थल-सीमा की रक्षा करनी पड़ती थी, क्योंकि इन्हीं दर्रों में हो कर बरी आये, जो अपना धर्म और अपनी भाषा भी साथ लाये। परन्तु आजकल भारत-सरकार इन दर्रों को बन्द रखती है। केवल शान्ति-प्रिय व्यापारी ही अपने ऊँटों के क़ाफ़िलों समेत आ-जा सकते हैं। वर्तमान समय में भारतवर्ष के द्वार उसके बन्दर हैं। इन्हीं जल-द्वारों द्वारा हमारा देश दूसरे देशों से जुड़ा हुआ है और सभ्य संसार का भाग हो गया है।

प्रश्न

१—(क) तुम्हारे स्कूल के निकट, (ख) तुम्हारे ज़िले में कौन कौन सी फ़सलें पैदा होती हैं? क्या उनमें से कुछ बाहर भी भेजी जाती हैं?

२—क्यों (१) दक्खिन के पठार पर चावल नहीं पैदा होता, (२) मलाबार तट पर कपास नहीं उगता, (३) हिमालय पर रबड़ नहीं पैदा होती, (४) दक्खिनी भारत में गेहूँ नहीं पैदा होता?

---

* क्रेन एक प्रकार की मशीन होती है जिससे भारी से भारी पदार्थ सुगमता-पूर्वक उठाये जा सकते हैं।

३—भारत-साम्राज्य में निम्नलिखित खनिज पदार्थ विशेषकर कहाँ पाये जाते हैं :- कोयला, लोहा, सोना, चाँदी ?

४—कारण बताओ कि नगर पवित्र स्थानों के आसपास, गहरी नदियों के किनारे, व समुद्र-तट के सुरक्षित स्थानों पर क्यों बस जाते हैं। क्या किसी नगर का महत्व उसके विस्तार पर निर्भर है ?

५—भारतवर्ष में सिंचाई इतनी आवश्यक क्यों है ? बंगाल की अपेक्षा पंजाब में, और ब्रह्मा की अपेक्षा मद्रास प्रदेश में सिंचाई की नहरें क्यों अधिक हैं ?

६—नर्मदा और ताप्ती की भूमि कपास-की-काली-मिट्टी (रेगर) की बनी हुई है; इन बेसिनों पर बहने वाले पानी का एक प्रति शत से भी कम भाग सिंचाई के काम आता है। क्या तुम इन दोनों बातों को एक दूसरी से सम्बद्ध कर सकते हो ?

७—कौन कौन से प्राकृतिक दृश्य रेलों के बनाने में सहायक होते हैं और कौन कौन से बाधक होते हैं व उनके बनाने का व्यय बढ़ाते हैं ? नहरों के बनाने में कौन कौन सी बातें सहायक होती हैं ?

८—"भारतवर्ष के व्यापारिक फाटक जल-द्वार हैं, थल-द्वार नहीं।" ऐसा कहने से क्या अभिप्राय है ?

९—वे मुख्य लाभ (क) जल की ओर, (ख) थल की ओर, कौन कौन से हैं, जिनसे बन्दरगाहों के बनने में सहायता मिलती है ? कलकत्ता, रंगून, बम्बई और करांची के उदाहरणों द्वारा समझाओ। ज्वारभाटा से बन्दरों को किस प्रकार सहायता मिलती है ?

अध्याय ६

भारत-साम्राज्य की सीमाएँ

जब हम किसी देश का भूगोल अध्ययन करते समय उसका नक़शा देखते हैं, तो पहला प्रश्न यह पूछते हैं कि, 'उसकी सीमाएँ क्या हैं?' कुछ देशों की सीमाएँ मनुष्य की बनाई हुई होती हैं, जो क़िलों, मीनारों और अन्य ऐसे ही चिन्हों द्वारा बनाई जाती हैं। दूसरे देशों की सीमाएँ प्रकृति की बनाई हुई होती हैं और वह समुद्र-तट, नदियों या पर्वतों द्वारा निर्धारित होती हैं। भारत-साम्राज्य की प्राकृतिक सीमाओं का समझना सरल है, क्योंकि इन सीमाओं पर पर्वत और समुद्र हैं। थल की ओर हमारा देश पर्वतों की श्रेणियों द्वारा एशिया के शेष भाग से अलग हो रहा है। इन पर्वतों को पार करना कठिन है। जल की ओर उसके तटों पर हिन्द महासागर की दो बड़ी शाखें हैं—पश्चिम में अरब सागर और पूर्व में बंगाल की खाड़ी।

भारतवर्ष के उत्तर में हिमालय पर्वत हैं, जो उसे तिब्बत के ऊँचे पठार से बिलकुल अलग करते हैं। हिमालय पर्वत संसार में सब से ऊँचे हैं, और पश्चिम से पूर्व की ओर तलवार की तरह झुके हुए फैले हुए हैं। इन पर्वतों के दोनों सिरों पर अन्य कई श्रेणियाँ दक्षिण की ओर समुद्र तक चली गई हैं। पश्चिमी सिरे से सुलेमान और किरथर पर्वत बहुत दूर तक सिन्ध नदी के समानान्तर पेशावर से कराँची के निकट मोंज़ अन्तरीप तक चले गये हैं। हिमालय पर्वत के पूर्वी सिरे पर और कई लम्बी श्रेणियाँ क़रीब क़रीब बिलकुल दक्षिण की ओर चलती हैं। एक श्रेणी निग्राइस अन्तरीप पर

समाप्त होती है। दूसरी श्रेणी भी जो और आगे चल कर है दक्षिण की ओर जाती है, और सीधी मलय प्रायद्वीप तक चली गई है। इसका नाम तनासरिम योमा है।

यदि हम नक़शे पर इस पथ को देखें, अर्थात् मोंज़ अन्तरीप से उत्तर की ओर किरथर और सुलैमान पर्वतों तक, फिर विशाल हिमालय पर्वत के एक सिरे से दूसरे सिरे तक, और फिर ब्रह्मा के पूर्व में उन पर्वत-श्रेणियों के अन्त तक जो विक्टोरिया अन्तरीप तक पहुँचती हैं, तो हमको भारत-साम्राज्य की प्राकृतिक थल-सीमा मालूम हो जायगी। राजनैतिक सीमा और यह प्राकृतिक सीमा बिलकुल ही एक नहीं हैं। कुछ स्थानों में वह पहाड़ों के आगे तक पहुंच गई है और कुछ स्थानों में नहीं पहुंचती। इस प्रकार उत्तर में आधे पूर्वी भाग में यह केवल हिमालय की तरहटी तक ही पहुंचती है। वहाँ नेपाल और भूटान के राज्य पहाड़ों में हैं, और वे भारतवर्ष के बाहर हैं। पच्छिमी आध भाग में राजनैतिक सीमा पहाड़ों में बहुत दूर तक चली गई है। हिमालय पहाड़ की कई बहुत ऊँची चोटियाँ संयुक्त प्रान्त में हैं, जिनके मध्य में गङ्गा और यमुना के जन्मस्थान हैं। पच्छिम में और भी आगे चल कर राजनैतिक सीमा पर्वतों के किनारों से बहुत आगे तक है। यहाँ पर कश्मीर की रियासत जो भारतवर्ष का ही भाग है सिन्ध नदी से आगे हिमालय की मुख्य श्रेणियों के पीछे तक चली गई है, और दूरवर्ती हिन्दूकुश श्रेणी को छूने लगती है।

उत्तर-पच्छिम में भारतवर्ष की प्राकृतिक सीमा पहाड़ों के पूर्व में केवल वहीं तक है "जहाँ तक घास उगती है"। परन्तु भारतवर्ष की रक्षा के हेतु भारत-सरकार ने यह निश्चय कर लिया है कि राजनैतिक सीमा पहाड़ों के दूसरी ओर तक रहेगी, जिससे उनके दर्रों की रक्षा

हो सके। पश्चिमोत्तर सीमान्त प्रदेश पर्वतों के पश्चिम से सौ मील दूर तक फैला हुआ है। आगे चल कर दक्षिण में बलूचिस्तान, जो भारत-सरकार के अधीन है, पर्वतों के पार बहुत दूर तक चला गया है।

ब्रह्मा भी एशिया के शेष भाग से पहाड़ों द्वारा पृथक् हो रहा है। ये जङ्गलों से ढके हुए हैं, और इनके आरपार बहुत थोड़े और दुर्गम मार्ग हैं। यहाँ पर सीमा अधिक महत्व की नहीं है, क्योंकि यहाँ केवल जंगली जातियाँ रहती हैं और थल की ओर से ब्रह्मा में सेना घुस आने की कोई आशंका नहीं है।

प्रश्न

भारतवर्ष की प्राकृतिक सीमाएँ राजनैतिक सीमाओं से किस प्रकार भिन्न हैं ?

अध्याय ७

भारतवर्ष और ब्रह्मा के पर्वत

भारत-साम्राज्य के पहाड़ी प्रान्त। पहले हम उन पहाड़ों का वर्णन करेंगे जो भारत-साम्राज्य की लम्बी थल-सीमा पर हैं।

इन पर्वतों में **हिमालय पर्वत** सब से अधिक ध्यान देने योग्य हैं, क्योंकि ये संसार में सब से अधिक ऊँचे हैं। यदि हम किसी अच्छे प्राकृतिक नक़शे को देखें, तो हम को सब से पहली बात यह मालूम होगी कि हिमालय के दूसरी ओर की धरती दक्षिण की ओर की धरती की तरह चौरस तथा नीचा मैदान नहीं है। उनके पीछे एक विशाल पठार फैला हुआ है, जिसको तिब्बत का पठार कहते हैं। यह समुद्र के धरातल से क़रीब ३ मील ऊँचा है, और संसार में सब से ऊँचा पठार है। इस प्रकार हिमालय पर्वत संसार की अन्य अधिकांश पर्वत-श्रेणियों के समान नहीं हैं, जो धरती के धरातल से उठती चली आती हैं और जिन के दोनों ओर नीचे मैदान होते हैं। सच पूछो तो ये एक बड़े पठार के किनारे हैं, जो उत्तर की ओर दूर तक एशिया में फैला हुआ है। दूसरी विशेषता यह है कि हिमालय पर्वत में एक श्रेणी नहीं है। वास्तव में उनमें एक दूसरी के पीछे तीन मुख्य श्रेणियाँ हैं। यही कारण है कि उनको पार करना अत्यन्त कठिन है। सब से दक्षिण की श्रेणी, अर्थात् वह श्रेणी जो भारतवर्ष के सबसे निकट है, सब से नीची है। दो स्थानों पर नक़शे में इस श्रेणी का नाम विशेष रूप से दिया हुआ है। संयुक्त प्रान्त में इसे शिवालिक की पहाड़ियाँ कहते हैं, और

पच्छिम में आगे चल कर पंजाब में इसे नमक की श्रेणी के नाम से पुकारते हैं। इस नीची श्रेणी के पीछे दो और मुख्य श्रेणियाँ हैं जिनमें प्रसिद्ध ऊँची चोटियाँ हैं। हमको विशाल हिमालय पर्वतों का थोड़ा सा अनुमान हो सकता है, यदि हम विचार करें कि भारतवर्ष के मस्तक पर वे पहाड़ों की विशाल राशि के रूप में तलवार की तरह फैले हुए हैं। वे क़रीब १,५०० मील लम्बे हैं और क़रीब १५० मील चौड़े हैं। वे इतने विस्तीर्ण हैं कि यदि स्विटज़रलैंड देश का सारा आल्प्स पर्वत उठा कर उनमें रख दिया जाय तो कुछ भी अन्तर न मालूम होगा। यदि यह सम्भव हो कि हिमालय की एक ऊँची चोटी मैसूर पठार पर बंगलोर में ले जा कर रख दी जाय और हम किसी ऐसे दिन उसकी चोटी पर खड़े हो जायं जब आकाश निर्मल हो, तो एक ओर अरब सागर और दूसरी ओर बंगाल की खाड़ी बिलकुल स्पष्ट दिखाई देंगी। किसी अच्छे नक़शे में कई ऊंची चोटियाँ दिखाई जाती हैं—जैसे नंगा पर्वत, नन्दादेवी, धौलगिरि जो ४ मील से अधिक ऊँची है, ऐवेरेस्ट जिसकी ऊंचाई २९,००० फुट है और जो संसार में सब से अधिक ऊँची है, और किंचिनचिंगा जो समुद्रतल से २८,००० फुट ऊँची है। परन्तु बहुत ऊँची चोटियों में से ये केवल थोड़े ही से नाम गिनाये गये हैं। इनके अतिरिक्त सैकड़ों और ऊची चोटियाँ हैं, जिनके अभी नाम तक नहीं रक्खे गये हैं।

अन्य अनेक पर्वत-श्रेणियों के विपरीत, हिमालय पर्वतों में चौड़ी उपजाऊ घाटियाँ और सुन्दर गाँव तथा शान्त झीलों सहित पठार नहीं हैं। वे इन बातों के लिए बहुत ऊँचे हैं। केवल एक अपवाद सुन्दर कश्मीर-की-घाटी है, जो पच्छिम में है और जिस में हो कर झेलम नदी बहती है। हमको इन्हें एक रेखा की भाँति न मानना चाहिए, परन्तु पहाड़ों के एक अत्यन्त विस्तृत पुंज की तरह मानना चाहिए, जिसमें एक के पीछे दूसरी श्रेणी चली गई है और जो सारे

उत्तरी भारत की सीमा बनाते हैं। तलों पर तंग, ढालू और चटियल गहरी घाटियों द्वारा ये श्रेणियाँ एक दूसरी से अलग हो रही हैं। इन घाटियों में प्राय: सूर्य की किरणें नहीं पहुँचतीं, और इन्हीं में वे नदियाँ बहती हैं जिनमें पिघली हुई बर्फ़ का पानी बह कर नीचे मैदानों में आता है। इन सकरी गहरी घाटियों में गरमी बहुत है; बाँस और उष्ण कटिबन्ध के अन्य वृक्ष पैदा होते हैं। आगे ऊँचे पर चल कर हमको बड़े जंगल मिलते हैं। इनमें से बहुत से पेड़ बलूत और चीड़ के हैं जो ठंडी जलवायु में बहुत अच्छी तरह फूलते फलते हैं। इनके आगे हमको नीची झाड़ियाँ और छोटी घास मिलती हैं। और भी ऊँचे चल कर न कोई वनस्पति, और इसलिए न कोई जीव जन्तु ही मिलता है; और शान्तिमय तुषार का अखण्ड राज्य आरम्भ हो जाता है। संस्कृत में हिमालय शब्द का अर्थ 'हिम का घर' है। चारों ओर हमको स्वच्छ श्वेत तुषार और चमकीली बर्फ़ के अतिरिक्त और कुछ नहीं दिखाई देता। यहाँ की ऊँची चटियल चोटियाँ स्वच्छ आकाश से बातें करती हुई मालूम होती हैं। परन्तु हिमालय पर्वत की तीन मुख्य श्रेणियों के अतिरिक्त इनके पीछे और भी कई पर्वत श्रेणियाँ हैं। इनको हम दूरस्थ हिमालय कह सकते हैं। इनमें से कुछ तो भारतवर्ष में हैं, और कुछ उसके बाहर हैं। नक़शों में प्राय: उनके नाम दिये होते हैं—कैलाश या गंगरी पर्वत, कराकोरम पर्वत जिसकी सबसे ऊँची चोटी गाडविन आस्टिन है, क्वीनलन पर्वत और हिन्दूकुश की विशाल श्रेणी। इन गगनचुम्बी पर्वतों को अब तक बहुत ही थोड़े मनुष्य पार कर पाये हैं, और इनकी चोटियों पर चढ़ने का तो बहुत ही कम लोगों ने साहस किया है।

हिमालय के कार्य। ये सभी पर्वत जिनका वर्णन ऊपर हो चुका है भारतवर्ष के लिए बहुत काम के हैं, और हमें यह जानना चाहिए कि वे हमारे लिए क्या काम करते हैं।

१—ये पवत वर्षा को रोक देते हैं। इसका आशय यह हैं कि ये वर्षा के उन बादलों को जो मौसिमी हवाए हिन्दमहासागर से लाती हैं भारतवर्ष के बाहर नहीं जाते देते। ये पर्वत इतने ऊंचे हैं कि बादल उनके पार नहीं जा सकते और इनको पार करने के प्रयत्न में वे अपनी तरी को छोड़ने के लिए बाध्य हो जाते हैं, जो वर्षा या तुषार के रूप में गिर पड़ती है। नक़शे को देखने से मालूम हो सकता है कि इससे क्या अन्तर हो जाता है। हिमालय के दक्षिण की ओर जहाँ मानसून से वर्षा होती है हमको बहुत सी नदियाँ और उपजाऊ मैदान देख पड़ते हैं। इन मैदानों में अनेक बड़े बड़े नगर और सैकड़ों गाँव हैं जहाँ लाखों आदमी निवास करते हैं। हिमालय के दूसरी ओर जहाँ मानसून हवाएँ नहीं पहुँच सकतीं, बहुत कम नदियाँ और बहुत थोड़े से बिखरे हुए गाँव देख पड़ते हैं। वहाँ तिब्बत के देश में बहुत कम खेती होती है। वहाँ मनुष्य भी बहुत थोड़े रहते हैं, जिनमें अधिकांश बिना घरबार के गड़रिये हैं। भारतवर्ष का यात्री तो यहाँ आकर कदाचित् यह विचार करने लगेगा कि मैं दूसरी दुनियाँ में आगया हूँ।

ये पर्वत बड़ी नदियों के जन्म-स्थान हैं, और हिन्दुस्तान के बड़े मदान के लिए पानी के बहुत बड़े कोष का काम देते हैं। हम इन्हें बादलों के पानी के लिए 'प्रकृति का विशाल बाँध' कह सकते हैं। जाड़े के दिनों में ये ऊंचे पर्वत तुषार से ढके रहते हैं। बसन्त ऋतु, में जैसे जैसे सूर्य की गरमी अधिक होती जाती है, यह तुषार पिघलता है और इसका पानी नदियों में भर जाता है। तुषार बर्फ़ का ही एक रूप है। यदि मुट्ठी में तुषार दबाया जाय तो वह कड़ा होकर बर्फ़ हो जायगा। अब देखो, इन पर्वतों के ऊँचे ढालों और घाटियों पर इतना तुषार गिरता है कि सूर्य की गरमी उसे नहीं पिघला सकती। प्रति वर्ष तुषार अधिकाधिक बढ़ता ही जाता है। जब

बर्फ़ की यह चादर घाटियों में धीरे धीरे सरकती है, तो वह एक प्रकार की बर्फ़ की नदी बन जाती है, जिसे 'ग्लेशियर' कहते हैं। नीची और गरम घाटियों में पहुँच कर ये ग्लेशियर पिघलने लगते हैं, और पानी नदियों में बहने लगता है। गंगा नदी एक ऐसी ही बर्फ़ीली खोह से बहती है, जिसे 'गो-मुखी' कहते हैं। इस प्रकार हिमालय के दक्षिणी ढालों पर तुषार, गलती हुई बर्फ़ और भारी वर्षा से बड़ी नदियाँ बनती हैं। भारतवर्ष के लिए यह बड़े सौभाग्य की बात है कि हिमालय के उत्तरी और दक्षिणी दोनों ढालों पर सारा मेह जो बरसता है और सारा पानी जो तुषार और बर्फ़ के पिघलने से बनता है अन्त में भारतवर्ष में ही आता है। नक़शे को देखने से मालूम होता है कि दो बड़ी नदियाँ भुजाओं की तरह इन पर्वतों को पूर्ण रूप से घेरे हुए हैं, जिससे तनिक भी पानी और कहीं नहीं जा सकता। ये नदियाँ **'सिन्ध और ब्रह्मपुत्र'** हैं। ये दोनों ही हिमालय की दक्षिणी श्रेणी के पीछे से आती हैं, और इनके उद्गम पवित्र मानसरोवर झील के निकट हैं। सिन्ध नदी पहले उत्तर-पश्चिम की ओर बहती है, फिर नंगा पर्वत की चोटी के पास पहुँच कर एक-दम घूम जाती है, और इसके उपरान्त मैदानों को पार करती हुई क़रीब क़रीब दक्षिण की ओर बह कर महासागर में गिर पड़ती है। इसके विपरीत, ब्रह्मपुत्र नदी हिमालय के पीछे पीछे पूर्व की ओर बहती है और फिर भारतवर्ष में घुसने से पहले इन पर्वतों के पूर्वी सिरों पर एक-दम से घूम जाती है। इस प्रकार हिमालय पर्वत का पानी बच कर और कहीं भी नहीं जा सकता—अन्त में सारा पानी नदियों द्वारा भारतवर्ष में ही आता है। विचारो तो सही कि कल को यदि सिन्ध नदी अपना विचार बदल कर अफ़ग़ानिस्तान में बहने लगे, या ब्रह्मपुत्र नदी पूर्व में चीन की ओर चली जाय, तो कितना महान् अन्तर हो जायगा!

परन्तु **अन्य नदियाँ** भी हैं जो निकट के मार्ग से हिमालय के तुषार तथा बर्फ़ का पानी और वर्षा को भारतवर्ष में ले आती हैं। नक़शे से पता लगता है कि **सतलज** नदी तिब्बत में मानसरोवर झील से निकल कर पहाड़ी घाटियों में बहती हुई मैदान में उतरती है। **घाघरा** नदी भी उसी स्थान से निकल कर हिमालय की श्रेणियों को पार करके दूसरी ही दिशा में मैदान में बहती है। अन्य नदियाँ हिमालय के पीछे से नहीं निकलतीं, किन्तु उन्हीं के बीच से निकलती हैं और भारतवर्ष में पानी लाती हैं। इस प्रकार पश्चिमी भाग में **पंजाब की नदियाँ**, झेलम, चिनाब, रावी और व्यास सभी सिन्ध नदी में पानी ले जाती हैं। दूरवर्त्ती हिन्दूकुश के ढालों से काबुल नदी निकलती है। हिमालय की श्रेणियों के बीच में विशाल गंगा का उद्गम एक ग्लेशियर में है। यह नदी शिवालिक की पहाड़ियों को तोड़ कर मैदान में उतरती है। इसकी सहायक यमुना, रामगंगा, ताप्ती और गंडक भी हिमालय के उसी भाग से पानी लाती है। आगे पूर्व में चल कर टिस्टा नदी और अन्य सहायक नदियाँ हैं, जो इन पर्वतों की वर्षा को ब्रह्मपुत्र नदी में ले जाती हैं।

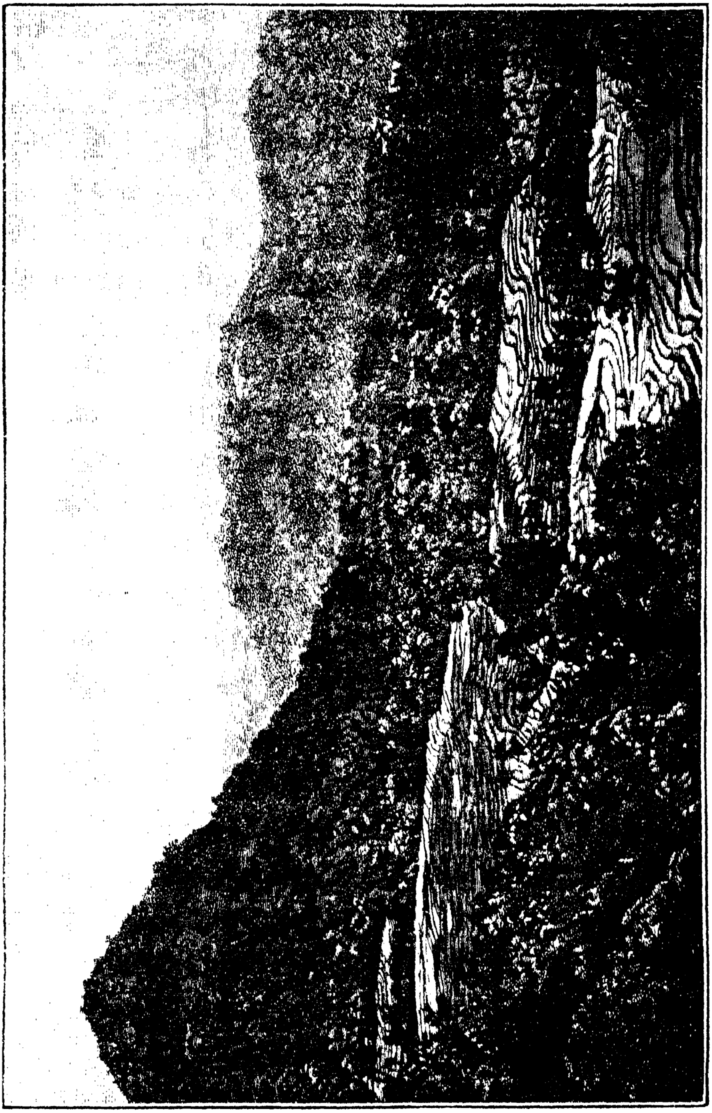
इन सब बातों से हम समझ सकते हैं कि भारतवर्ष के मैदानों को सींचने के लिए हिमालय पर्वत से नदियाँ कितने अधिक परिमाण में पानी लाती हैं।

३—परन्तु वर्षा को बाहर जाने से रोकने के अतिरिक्त हिमालय पर्वत और भी काम करते हैं। वे ठंडी हवाओं को भी यहाँ आने से रोक देते हैं। इस प्रकार वे वर्षा और वायु दोनों ही को रोकते हैं। हिमालय पर्वत के पीछे तिब्बत का पठार भारतवर्ष के मैदानों से २०० मील से कम दूरी पर है। परन्तु जाड़ों में वहाँ की जलवायु बिलकुल ही भिन्न होती है। उत्तर से अत्यन्त शीतल वायु के झोंके आते हैं,

नदियों का पानी जमकर बर्फ़ हो जाता है, और मनुष्य भेड़ की मोटी खालों को ओढ़ कर इधर उधर आते जाते हैं। जब तक ऐसा मौसिम रहता है किसी प्रकार की भी फ़सल नहीं उगती। हिमालय पर्वत उत्तर की इन ठंडी हवाओं को नहीं आने देते हैं, और इस प्रकार हमारे यहाँ साल भर बराबर फ़सलों को पैदा होने देते हैं।

४—हिमालय पर्वत एक काम और भी करते हैं। वे भारतवर्ष के मनुष्य और देशों को दूसरी ओर के मनुष्य और देशों से अलग करते हैं, और वे सदा से यह काम करते आये हैं। हिमालय की विशाल बाधक दीवार को आज तक कोई सेना नहीं पार कर सकी है। उसमें केवल थोड़े से ही दुर्गम दर्रे हैं और ये भी वर्ष के कई महीनों तक तुषार और बर्फ़ से ढके रहते हैं। सड़कें अथवा नदियों पर पुल बिलकुल नहीं हैं। इस प्रकार भारत-सरकार को भारत की उत्तरी सीमा पर सिपाही और तोप रखने का व्यय बच जाता है। अनेक भारतवासी संसार के दूरवर्ती भागों की यात्रा कर चुके हैं। परन्तु, कितनों ने तिब्बत की सैर की है? भारतवासियों को हिमालय के दूसरी ओर की भूमि के विषय में सदा बहुत कम मालूम रहा है, परन्तु फिर भी हवा में दूरी के हिसाब से कलकत्ते से साँपू नदी के उस पार स्थित तिब्बत की राजधानी लासा कानपुर की अपेक्षा अधिक निकट है। कुछ वीर यात्रियों के ही द्वारा उस देश और उसके निवासियों का बहुत थोड़ा सा हाल हम जान पाये हैं। सन् १६२४ के ऐवैरेस्ट के आरोहक-दल को तिब्बत वालों ने अपने देश में घुसने दिया, और उनको अपने मठों में ठहरने की आज्ञा दी।

फ़सलें। हम सुगमता से अनुमान कर सकते हैं कि इन पर्वतों पर बहुत कम फ़सलें पैदा होती हैं। ऊँची चोटियों पर तो अवश्य ही ठंड के मारे कुछ भी नहीं पैदा हो सकता। हिमालय के



पहाड़ियों के ढालों पर चावल किस प्रकार उगाया जाता है।

आगे के पर्वतों पर जहाँ मौसिमी हवाएं नहीं पहुचतीं बहुत कम तरी है, जिससे पर्वतों के ढाल सूखे हैं। हिमालय में पहाड़ियों के ढालों को काट कर चौड़ी सीढ़ियाँ बना ली गई हैं, और वहीं थोड़ा सा धान पैदा हो जाता है। भेड़ों और गायों के लिए कहीं कहीं चर-भूमि हैं, और पहाड़ों पर देवदार और चीड़ के पेड़ पैदा होते हैं। परन्तु याद रहे पहाड़ी प्रान्त का बहुत कम भाग जोता-बोया जाता है। वहाँ बहुत थोड़े मनुष्य रहते हैं; और **नगर भी बहुत थोड़े हैं।** पश्चिम में जहाँ दक्षिण की ओर मध्य की श्रेणियाँ एक दूसरी से अलग होती हैं कश्मीर की सुन्दर घाटी है, जिसमें झेलम नदी बहती है। **श्रीनगर** नाम का सुन्दर नगर उसी के किनारे पर बसा हुआ है। सारे पहाड़ी प्रान्त में केवल यही एक बड़ा नगर है। यह इसलिए प्रसिद्ध है कि यह भारतवर्ष के मैदानों से उत्तरी कश्मीर और तिब्बत को जाने वाले व्यापारिक मार्गों का केन्द्र है। परन्तु हिमालय के निचले ढालों पर कई छोटी छोटी **पहाड़ी बस्तियाँ** हैं, जहाँ गरमी के मौसिम में योरुप वाले और हिन्दुस्तानी सपरिवार जा सकते हैं। इनमें शिमला सब से प्रसिद्ध है, क्योंकि वायसराय अर्थात् बड़े लाट और भारत-सरकार के मुख्य पदाधिकारी वहाँ गरमियों में रहते हैं। नक़शे में निम्नलिखित स्थान भी दिये हुए हैं—मरी, मंसूरी, नैनीताल और दार्जिलिंग।

अन्य पर्वत। अब हम अन्य पहाड़ी श्रेणियों का वर्णन पढ़ेंगे, जो भारत-सम्राज्य की प्राकृतिक सीमा बनाते हैं।

उत्तर-पश्चिम में—सुलैमान और किरथर पहाड़।

यदि हम हिमालय पर्वत से इन श्रेणियों की तुलना करें तो कुछ बात एक सी मिलेंगी। हिमालय की नाईं वे भी एक श्रेणी नहीं हैं।

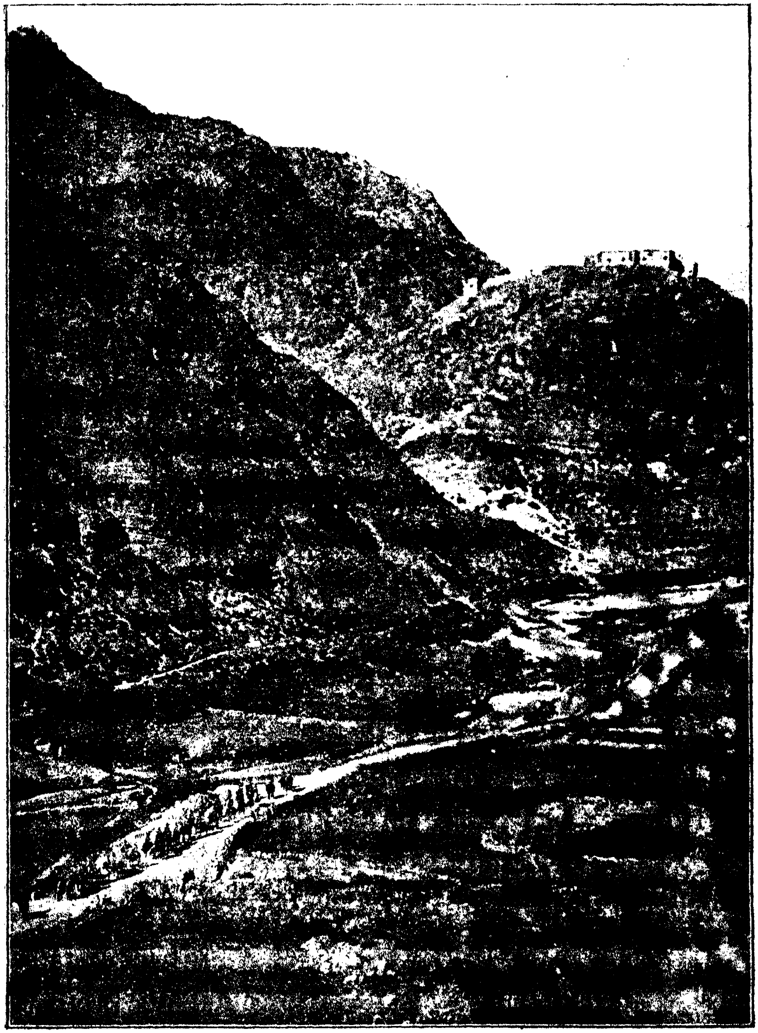
नक़शे से मालूम होता है कि सिन्ध नदी के मैदान और अफ़ग़ानिस्तान तथा बलूचिस्तान देशों के बीच में सुलैमान और किरथर पर्वतों की कई समानान्तर श्रेणियाँ खाई की तरह चली गई हैं।

परन्तु इसके अतिरिक्त अन्य सभी बातों में ये पर्वत हिमालय से बिलकुल भिन्न हैं :—

१—ये भिन्न दिशा में जाते हैं, अर्थात् क़रीब क़रीब उत्तर और दक्खिन की ओर। ये लम्बाई में भी कम हैं; इनके द्वारा बहुत थोड़ी ही सीमा बनती है।

२—ये इतने ऊँचे भी नहीं हैं। इसलिए ये भारतवर्ष में हवाओं को आने से नहीं रोक सकते। गरमियों में पच्छिम से गरम हवाएं इनका पार कर के भारतवर्ष में आ जाती है।

३—ये पर्वत मौसिमी हवाओं के मार्ग से बिलकुल अलग हैं, और इसलिए, हिमालय पर्वत के विपरीत, ये बड़ी नदियों के जन्म-स्थान नहीं हैं। नक़शे से पता लगता है कि इन पर्वतों से बहुत कम नदियाँ भारतवर्ष में आती हैं। उनमें से एक भी न उतनी बड़ी है और न उतनी उपयोगी है जितनी हिमालय से निकलने वाली नदियाँ, जिनका वर्णन हम ऊपर कर चुके हैं। काबुल नदी और उसकी सहायक नदियाँ दूरवर्ती हिन्दूकुश पर्वत की गली हुई तुषार से अवश्य कुछ पानी सिन्ध नदी में लाती हैं। परन्तु आगे दक्षिण में चल कर सिंध नदी की सहायक केवल छोटी छोटी पहाड़ी नदियाँ हैं, जो वर्ष के अधिकांश भाग में सूखी सी रहती हैं। यही कारण है कि हिमालय के विपरीत, ये पर्वत वनस्पति रहित हैं। जाड़ों में यहाँ अफ़ग़ानिस्तान से ठंडी सूखी हवाए चलती हैं और गरमियों में इन पर बहुत कम वर्षा होती है। हिमालय की तसवीरों में पहाड़ियों के ढालों पर विस्तृत जंगल देख पड़ते हैं, परन्तु अफ़ग़ानिस्तान और



तृणरहित ख़ैबर की घाटी का मार्ग ।

बलूचिस्तान की तसवीरों में पेड़ या घास मुश्किल से दिखाई देती है, और केवल थोड़ी सी झाड़ियाँ ही देख पड़ती हैं। खेती-बारी केवल घाटियों में होती है।

४—ये पर्वत हिमालय की अपेक्षा बहुत नीचे हैं, और इसलिए बड़ी सुगमता से पार किये जा सकते हैं। इनमें कई दर्रे हैं जिनमें हो कर अफ़ग़ानिस्तान और बलूचिस्तान से भारतवर्ष में आने जाने की राहें हैं। अच्छे नक़शे में इनमें से कुछ दर्रे दिखाये जाते हैं, जैसे बोलन, गोमल, टोची और ख़ैबर जो सुलेमान के उत्तर में हैं। भारत की इसी सीमा पर बैरियों से बहुत रक्षा होनी चाहिए। यही कारण है कि इन पर्वतों में या इनके निकट अनेक क़िले हैं, और ऐसे बहुत से स्थान हैं जिनकी क़िलेबन्दी हो रही है। क्वेटा बहुत ऊँचे पर पहाड़ों में है, जिनके नीचे क़न्धार से आने वाला मार्ग है। इस स्थान पर बड़ा मज़बूत क़िला है, और यह अफ़ग़ानिस्तान से बोलन दर्रे को आने वाले मार्ग की रक्षा करता है। पेशावर काबुल को जाने वाली मुख्य राह पर ख़ैबर दर्रे के निकट है। इसलिए, लड़ाई के दिनों में युद्ध की दृष्टि से और शान्ति के दिनों में व्यापार की दृष्टि से इसका महत्व बहुत है। यह दर्रा संसार में सब से अधिक महत्वशाली है। इसी प्रकार के तीन और छोटे स्थान कोहाट, बन्नू और डेरा इस्माइलखाँ हैं।

इतने अधिक पर्वत और इतनी कम वर्षा होने के कारण भारतवर्ष के इस भाग में बहुत कम मनुष्य रहते हैं। बम्बई या कलकत्ते में सारे बलूचिस्तान की अपेक्षा अधिक मनुष्य रहते हैं। घाटियों में मनुष्य जौ पैदा करते हैं। परन्तु यहाँ की डरावनी जातियों के मुख्य व्यवसाय ये हैं—भेड़ और ढोर चराना, ऊँटों के गल्ले रखना, और जब कभी अवसर मिल जाय थोड़ी बहुत लूट-मार कर लेना। यहाँ न स्कूल हैं न कालेज, और न अस्पताल हैं।

पूर्व के पहाड़। ब्रह्मा की सारी पूर्वी सीमा पर नक़शे में पहाड़ और घाटियाँ बनी हुई हैं। उत्तर में इनकी समानान्तर श्रेणियाँ उत्तर-दक्षिण चली गई हैं। यहाँ उनके पठार बन गये हैं जिनको तनासरिम योमा कहते हैं और जो मलय प्रायद्वीप में दक्षिण तक चले गये हैं। नक़शे में पटकाई पर्वत नाम की एक और श्रेणी दिखाई गई है जो हिमालय के पूर्वी सिरे से दक्षिण-पश्चिम की ओर जाती है। लूशाई की पहाड़ियाँ, जिसकी समानान्तर श्रेणियाँ दूर तक चली गई हैं, इसी के सिलसिले में हैं। पटकाई और लूशाई पहाड़ियों को याद रखना बहुत आवश्यक है, क्योंकि ये भारतवर्ष को ब्रह्मा के सूबे से अलग करती हैं और ब्रह्मा भारत-साम्राज्य का भाग है परन्तु भारतवर्ष का नहीं। ब्रह्मा का वर्णन हम आगे चल कर पृथक् रूप से पढ़ेंगे।

ब्रह्मा के पूर्व और उत्तर-पश्चिम में स्थित ये पर्वत-श्रेणियाँ इतनी महत्वपूर्ण नहीं हैं जितने हिमालय पर्वत। प्रथम तो ये इतनी रुकावट नहीं डालतीं, क्योंकि शान की पहाड़ियों को पार करके चीन से ब्रह्मा में आना बहुत कठिन नहीं है, और टट्टुओं के क़ाफ़िले बहुधा एक देश से दूसरे देश को पहुँच जाते हैं। परन्तु पटकाई और लूशाई पहाड़ियों द्वारा भारतवर्ष के निवासी ब्रह्मा के रहने वालों से रक्त, भाषा, रीति-रिवाज और धर्म आदि सभी बातों में बिलकुल पृथक् रहे हैं। किन्तु याद रहे कि पूर्व के पर्वत और पटकाई तथा लूशाई पहाड़ियाँ सभी से एक बड़ा लाभ यह है कि ये नदियों के जन्म-स्थान हैं, क्योंकि इन पर्वतों पर वर्षा अधिक होती है। इरावदी और उसकी मुख्य सहायक छिन्दविन इन पर्वतों का पानी समुद्र को ले जाती हैं। सुलमान पर्वत के विपरीत, ये श्रेणियाँ बहुत कम देखी-भाली गई हैं, और यहाँ भारी वर्षा के कारण जंगल भी बहुत हैं। केवल थोड़ी सी जंगली जातियाँ यहाँ रहती हैं। इनके गाँव जंगलों

के बीच में होते हैं और इनका मुख्य व्यवसाय घाटियों के ढोरों का चराना है। यहाँ न गढ़ हैं, न नगर हैं।

अब हमने उस सारे पर्वतमय देश का वर्णन पढ़ लिया, जो भारत-साम्राज्य की थल-सीमा पर है। हमने यह देखा कि संसार के अन्य भागों के पर्वतों की भाँति यहाँ भी खेतीबारी बहुत कम होती है। इसलिए यहाँ बहुत कम मनुष्य रहते हैं और नगर भी बहुत कम हैं— केवल हिमालय पर्वत की नीची श्रेणियों पर कुछ पहाड़ी स्थान हैं और सुलैमान पर्वतों में तथा उनके निकट कुछ क़िले हैं। हिमालय और ब्रह्मा के पर्वत इसलिए बहुत उपयोगी हैं कि उनमें से नदियाँ निकलती हैं। ये भारत-साम्राज्य के भिन्न भिन्न सूबों में होकर बहती हैं, उनको सींचती हैं और उत्तम जल-मार्गों का काम देती हैं। उत्तर-पश्चिम का पहाड़ी प्रान्त (अर्थात् सुलैमान और किरथर) एक और दृष्टि से भी उपयोगी है। वह यह है कि ये पर्वत बैरियों से भारतवर्ष की रक्षा के हेतु प्राकृतिक रुकावट का काम देते हैं। भारत-सरकार इनके दर्रों की रक्षा और क़िलेबन्दी के द्वारा भारतवर्ष के द्वारों को बैरी के समक्ष बन्द कर सकती है।

पर्वतों पर जीवन। पर्वतों के रहने वाले मैदानों के निवासियों से बिलकुल भिन्न होते हैं। प्रथम तो वे गहरी तंग घाटियों और तेज़ पहाड़ी नदियों द्वारा एक दूसरे से अलग रहे आते हैं; जिससे वे मैदानों के निवासियों की भाँति, आपस में न एक दूसरे से स्वतंत्रतापूर्वक मिल सकते हैं, और न इकट्ठे होकर एक मन्दिर में पूजा कर सकते हैं और न एक मंडी में मिल-जुल सकते हैं, न नगर बसा सकते हैं और न एक से रीति-रिवाज व क़ानून बना सकते हैं। इसी प्रकार उनकी भाषाएँ एक दूसरे से भिन्न हैं। भारतवर्ष के शेष भाग में प्रत्येक भाषा बहुत बीच में बोली जाती है। परन्तु पर्वतों में कभी कभी यहाँ तक होता है कि एक घाटी के रहने वालों

की भाषा निकट की दूसरी घाटी के निवासियों की बोली से बिलकुल अलग होती है।

पर्वतों में रहने वाली सभी जातियाँ केवल एक दूसरे से ही पृथक् नहीं होती, किन्तु संसार के शेष भाग से भी अलग होती हैं। इसका फल यह होता है कि वे प्रायः अर्द्ध-सभ्य और पुराने रीति-रिवाज़ों के मानने वाली होती हैं; नये औज़ार या मशीनें और काम करने के नये ढंगों के जानने और प्रयोग करने में उनको बहुत समय लगता है।

दूसरी बात यह है कि, पर्वत-वासियों का जीवन मैदान के रहने वालों की अपेक्षा अधिक श्रमपूर्ण होता है। जलवायु भी अधिक ठंडी होती है। जहाँ कहीं वे जाते हैं उनको सपाट और पथरीले ढालों पर चढ़ना उतरना पड़ता है, और जंगली पशुओं का शिकार करने के लिए, या अपने पशुओं की देखभाल करने के लिए उन्हें भयानक मार्गों में हो कर आना-जाना पड़ता है। उनका दैनिक कार्य भी कठिन होता है, क्योंकि जिस मिट्टी पर उनकी थोड़ी सी फ़सलें पैदा होती हैं वह चटियल और कम गहरी होती है। कभी कभी अपने खेतों और बाग़ों के लिए उन्हें नीचे की घाटियों से ढो कर ऊपर मिट्टी ले जानी पड़ती है। परन्तु इस प्रकार के जीवन से वे वीर और बलिष्ट हो जाते हैं। इस प्रकार वे नीचे चौरस मैदानों के निवासियों से भिन्न होते हैं, जिनका जीवन न उतना कष्टमय होता है और न जिन्हें फ़सलें पैदा करने में ही विशेष कठिनाई होती है।

भारत-साम्राज्य के सारे पहाड़ी प्रान्त पर, पश्चिम में किरथर पहाड़ से पूर्व में ब्रह्मा के योमा पर्वतों तक अनेक पहाड़ी जातियाँ हैं। उनमें से बहुत सी न हिन्दू हैं, न मुसलमान। वे वृक्षों, चट्टानों और नदियों में रहने वाले भूत-प्रेतों की पूजा करती हैं। उनके रीति-रिवाज और पहिनावे हम से बिलकुल भिन्न हैं। अनेक जातियाँ उन

फलों और कन्द-मूलों को खा कर जीवन व्यतीत करती हैं, जो जंगलों में पाये जाते हैं। कदाचित् ही कोई लिखना पढ़ना जानता हो।

परन्तु पहाड़ों के निवासी प्रायः वीर और भयावह हुआ करते हैं। सिन्ध नदी की घाटी के पश्चिम में रहने वाले बलूची और पठान उतने ही शुष्क और असभ्य होते हैं जितने वे तृण-रहित और ऊंचे नीचे पर्वत जिनमें वे स्वयं रहते हैं। नैपाल के गोरखा भी बड़े लड़ाके होते हैं। उनमें से अनेक भारतीय सेना में सिपाही का काम करते हैं। ब्रह्मा की लूशाई पहाड़ियों और योमा पर्वतों के ऊपर अनेक अर्द्ध-सभ्य जातियाँ हैं, जो अपने पर्वतों और जंगलों के कारण मैदानों के निवासियों के क़ानून और कलाओं से आज तक अनभिज्ञ रही हैं। एक गाँव या घाटी के लोग प्रायः दूसरे गाँव या घाटी के निवासियों से लड़ते भिड़ते रहते हैं, और उन्हें मार डालते हैं।

प्रश्न

१—हिमालय पर्वत का संक्षिप्त वर्णन लिखो, जिसमें निम्नलिखित बातें बतलाओ :—(क) उनकी स्थिति, (ख) उनका विस्तार, (ग) उनकी वनस्पति।

२—कारण बताओ—

(१) हिमालय के निवासी सभ्यता में पिछाड़ी हैं।

(२) इन पर्वतों के क्षेत्रफल के विचार से यहाँ बहुत कम मनुष्य रहते हैं।

(३) उत्तर की ओर स्थित तिब्बत का क्षेत्रफल ४,६३,००० वर्गमील है और उसकी जनसंख्या ६½ लाख है, परन्तु दक्षिण में गंगा की घाटी का क्षेत्रफल २,२०,००० वर्गमील है और वहाँ की जनसंख्या क़रीब १२ करोड़ है।

(४) हिमालय पर मज़बूत क़िले नहीं हैं।

३—हिमालय पर्वत से भारतवर्ष को कौन कौन से लाभ हैं?

४—सुलेमान पर्वत हिमालय से और ब्रह्मा के पर्वतों से किन किन बातों में भिन्न हैं?

५—मैदान-खंड में सिंध नदी में दायीं ओर केवल छोटी छोटी सहायक ही क्यों मिलती हैं?

अध्याय ८

भारतवर्ष का बड़ा मैदान

भारतवर्ष का मैदान—अब हम भारतवर्ष के ऐसे भाग का वर्णन करेंगे, जो पहाड़ी प्रान्त से प्रत्येक बात में बिलकुल भिन्न है। इस भाग को 'गंगा-सिंध का बड़ा मैदान' कहते हैं।

सीमाएँ। इसके पश्चिम में नमक की श्रेणी तक जहाँ सिंध नदी मैदान में उतरती है, किरथर और सुलेमान पर्वत हैं। इसके उत्तर में हिमालय पर्वत की विशाल श्रेणी है, जो नमक के पहाड़ से उस स्थान तक सीमा बनाती है जहाँ ब्रह्मपुत्र नदी आसाम की घाटी में उतरती है। पूर्व में यह श्रेणी खासी और लूशाई पहाड़ियों के बीच में सुरमा और बारक की घाटियों तक चली गई है। यदि हम एक रेखा खम्भात की खाड़ी के सिरे से देहली के निकट अरावली पहाड़ियों के उत्तरी सिरे तक खींचें, और वहाँ से एक वक्र रेखा यमुना और गंगा के ठीक दक्षिण में होती हुई गंगा के डेल्टा तक खींचें, तो शेष सीमा बन जाय। पश्चिम में मैदान का समुद्री किनारा सिंध नदी के चौरस डेल्टा और कच्छ तथा काठियावाड़ के निचले प्रायद्वीपों से बना हुआ है। इसका पूर्वी समुद्री किनारा ब्रह्मपुत्र और गंगा का चौरस डेल्टा है। इस प्रकार भारतवर्ष के मैदानी प्रान्त के सभी ओर पहाड़, पहाड़ियाँ और समुद्र हैं।

देश का यह भाग उस कीचड़ मिट्टी से बना हुआ है जो अनेक नदियाँ आसपास की ऊँची भूमि—विशेषकर हिमालय पर्वत—से बहा कर लाई हैं। सहस्रों वर्षों से इन पर्वतों की चट्टानों को पाला

तोड़ता रहा है, और इनके ढालों को बर्फ़ घिसती रही है; गलती हुई बर्फ़ का पानी और अधिक वर्षा ने उन बड़ी नदियों को बना दिया है जो इनके सपाट ढालों से कीचड़ मिट्टी लाती हुई बड़े वेग से दौड़ कर मैदान में उतरती हैं। नदियाँ इस मिट्टी को प्रति वर्ष बड़े मैदान पर फैला देती हैं, और कुछ अंश को समुद्र में ले जाती हैं— एक ओर सिन्ध नदी के मुहाने पर, और दूसरी ओर गंगा नदी के मुहाने पर। हमको आगे चल कर मालूम होगा कि भारतवर्ष का यह सब से अधिक महत्वपूर्ण प्रान्त है। इसलिए इसके विषय में हमको कुछ विशेष बातें अवश्य याद रखनी चाहिएँ।

१—भारतवर्ष के शेष भाग की तरह इस विशाल मैदान की जलवायु भी गरम है, और इसको अनेक नदियाँ सींचती हैं। गंगा, ब्रह्मपुत्र और सिन्ध तथा अन्य अनेक छोटी नदियाँ भिन्न भिन्न दिशाओं में इस मैदान में बहती हैं। गरम जलवायु और अनेक नदियों के कारण यह प्रान्त बहुत उपजाऊ है।

२—यह बड़ा मैदान बहुत चौरस है। हम इस चौरस घाटी को गंगा के डेल्टा से सिन्ध के डेल्टा तक बीचों बीच में होते हुए पार कर सकते हैं, परन्तु मार्ग में कोई छोटी सी पहाड़ी या ७०० फुट से अधिक ऊँचाई की धरती भी न मिलेगी। इस प्रकार आगरे का नगर, जो दोनों डेल्टाओं के बीचों बीच में पड़ता है और जो नदी के मार्ग से समुद्र से १,३०० मील दूर है, समुद्र से केवल ५०० फुट ऊँचा है। इसके चौरस होने से हम इस मैदान के विषय में कई आवश्यक बातें बतला सकते हैं।

(अ) प्रथम तो मैदान के चौरस होने के कारण नदियाँ बहुत धीरे धीरे बहती हैं। नक़शे से यह बात बिलकुल स्पष्ट है, क्योंकि हम देखते हैं कि अनेक नदियाँ साँप की तरह इधर उधर घूमती हैं; और जब पानी ऐसा करता है तो यह इस बात का पक्का प्रमाण है कि

वहाँ धरती चौरस है। गरम देश में धीमी बहने वाली नदियों से एक लाभ यह है कि समुद्र में बहुत जल्दी दौड़ जाने के बदले इन्हें इस बात के लिए समय मिलता है कि इनका पानी मिट्टी में समा जाय और धरती को अच्छी तरह सींच दे। कुएँ सुगमतापूर्वक खोदे जा सकते हैं, क्योंकि पानी धरातल के निकट ही मिल जाता है। भारतवर्ष के मैदानों के कुछ भाग वास्तव में बहुत उपजाऊ हैं। धीरे धीरे बहने वाली नदियों से दूसरा लाभ यह है कि वे खेई जा सकती हैं। वेग से बहनेवाली नदियों की अपेक्षा धीमी बहनेवाली नदियों में नावों का खेना सदा अधिक सुगम और सुरक्षित होता है। यहाँ की सभी नदियों पर नावें चलती हैं। चीन की यांग-टिसी-क्यांग नदी को छोड़ कर संसार भर में जितना माल गंगा नदी में नावों द्वारा आता-जाता है, उतना किसी भी नदी पर नहीं आता-जाता होगा।

(ब) दूसरी बात यह है कि चौरस धरती पर रेलें और सड़क आसानी से बनाई जा सकती हैं। इसलिए भारतवर्ष के किसी भी दूसरे भाग की अपेक्षा बड़े मैदान में अधिक रेल और सड़कें हैं। इसी प्रकार जहाँ धरती चौरस होती है वहाँ नहरें भी सुगमतापूर्वक खोदी जा सकती हैं, और यही कारण है कि इस मैदान में बहुत सी नहरें हैं। संसार के किसी दूसरे देश में इतनी सिंचाई की नहरें न होंगी, जितनी इस मैदान के पश्चिमी भाग में हैं।

३—चौरस होने के कारण वर्षा और नदियाँ मैदान को एक और ढंग से भी सींचती हैं। पहाड़ों से आने वाली सैकड़ों नदियाँ अपने साथ महीन रेत और मिट्टी ले आती हैं। बरसात के मौसिम में बाढ़ के समय नदियाँ इस मिट्टी को मैदान पर बिछा देती हैं, और उसके बहुत बड़े भागों को नई और उपजाऊ मिट्टी की तह से ढक देती हैं। हम को यह भी याद रखना चाहिए कि यह कार्य लाखों वर्षों से होता आया है, जिस से यह उपजाऊ मिट्टी अब बहुत गहरी हो

गई है। गंगा नदी के डेल्टा के कुछ भागों में इंजिनियरों ने ५०० फुट की गहराई तक मिट्टी खोद डाली है, परन्तु उनको चट्टान और पत्थर नहीं मिले। कहा जाता है कि यदि कोई मनुष्य मैदान के आर-पार गंगा नदी के डेल्टा से सिन्ध नदी के मुहाने तक यात्रा करे, तो उसे मार्ग में एक छोटा सा कड़ा पत्थर भी न मिलेगा।

संक्षेप में हम यह कह सकते हैं कि भारतवर्ष का यह प्रान्त एक विशाल विस्तृत खेत है। शताब्दियों से नदियाँ इस खेत पर माली का काम करती रहीं हैं। इन मालियों ने धरती को एक सा कर दिया है, जिससे उसे जोतना और सींचना सुगम हो गया है; उन्होंने मिट्टी को खूब मिला दिया है, जिसके कारण वह अधिक गहरी और उपजाऊ हो गई है; उन्होंने उसे ढोला और मुलायम कर दिया है, जिससे पौधे अपनी जड़ें सुगमतापूर्वक फैला सकते हैं; वे उसे तर रखते हैं, और इसलिए पौधों को अपने लिए भोजन मिल जाता है।

भारतवर्ष के चौरस मैदान से हम को उसका प्राचीन इतिहास बहुत कुछ समझ में आ सकता है। यह इतिहास इस बात की कहानी है कि आक्रमण करने वालों के झुंड के झुंड किस प्रकार अपने मध्य एशिया के उजाड़ पर्वतों और अपनी जल-विहीन सूखी भूमि को छोड़ कर दर्रों द्वारा आते थे, और लड़ते हुए सिंध नदी को पार करके उत्तरी भारत की बड़ी नदियों की उपजाऊ घाटियों में बस जाते थे। अत्यन्त प्राचीन काल से मनुष्य इन नदियों के किनारे अपने घर बनाते आये हैं। जब जब नदियों ने अपने मार्गों को बदला, मनुष्यों को उन के साथ साथ ही चलना पड़ा। गंगा-सिंध के चौरस मैदान की कोई भी नदी ऐसी न होगी जिसने अपना मार्ग कम से कम सौ बार न बदला हो; वह अपने पुराने मार्ग को छोड़ देती है, जो या तो धीरे धीरे सूख जाता है और या स्वास्थ्य के लिए

हानिकारक दलदल बन जाता है। इस प्रकार इस सारे ही मैदान पर आजकल नदियों के किनारे हमको केवल बड़े बड़े नगर और गाँव ही नहीं दिखाई देते, परन्तु पुरानी बस्तियों के खँडहर, टूटे-फूटे क़िले और उजाड़ नगरों की पंक्तियाँ भी देख पड़ती हैं, जहाँ किसी समय में प्राचीन नदियाँ बहती थीं। बहुत थोड़े दिन हुए सिंध नदी के किनारे पर मिट्टी और ईंटों के ढेर के नीचे प्राचीन नगरों के खँडहर पाये गये हैं। वे उस पुरानी सभ्यता के स्मारक हैं, जो भारतवर्ष में सब से प्राचीन सभ्यता थी। अब हम इस बात को जानते हैं कि हमारे देश में सब से पहले सभ्य मनुष्य इस नदी के किनारे रहते थे। इसी प्रकार प्राचीन काल में सभ्य जातियाँ संसार की अन्य बड़ी नदियों के किनारे भी रहती थीं।

बड़े मैदान की चौरस धरती बहुधा सभ्यता की जन्मभूमि रही है। पहाड़ी प्रान्त के निवासियों के विपरीत, यहाँ के मनुष्यों को उपजाऊ मिट्टी, बहुत सा पानी और एक प्राकृतिक जल-मार्ग मिलते हैं। इस जल-मार्ग अथवा नदी पर वे सुगमतापूर्वक एक स्थान से दूसरे स्थान को आ-जा सकते हैं और व्यापार कर सकते हैं। उनकी संख्या बहुत शीघ्र बढ़ जाती है, क्योंकि मिट्टी से खाने की उत्तम फ़सलें पैदा होती हैं। वे आपस में मिल कर सिंचाई के लिए नहरें, तालाब आदि बना लेते हैं। उनके क़ानून और रीति-रिवाज एक से होते हैं, और उनकी भाषा भी एक ही होती है और वे अपनी भूमि की रक्षा के लिए मिल कर काम करते हैं। जैसा प्राचीन ग्रन्थों से मालूम होता है भारतवर्ष की प्राचीन सभ्यता का मूल-स्थान उसके मैदान ही थे।

यह भी याद रखने की बात है कि यह मैदान बहुत बड़ा है। यह भारतवर्ष के एक-तिहाई क्षेत्रफल को घेरे हुए है और इस सारे देश के दो-तिहाई मनुष्य यहाँ रहते हैं। उपजाऊ होने के कारण

इसमें आबादी भी बहुत घनी है, और अनेक नदियों, नहरों, सड़कों तथा रेलों द्वारा व्यापार भी सुगमतापूर्वक हो सकता है। चूँकि यह भारत-साम्राज्य का सब से उपयोगी भाग है, इसलिए इसे बड़ी सावधानी से अध्ययन करना चाहिए।

नक़शे से मालूम होता है कि इसमें दो ढाल हैं—एक ओर के ढाल का पानी गंगा में जाता है और दूसरी ओर का सिन्ध में। हम पहले गंगा के मैदान अर्थात् पूर्वी मैदान का वर्णन पढ़ेंगे।

प्रश्न

१—भौगोलिक तथा जलवायु-सम्बन्धी कारण बताओ कि मैदानी प्रान्त भारतवर्ष का सब से अधिक महत्वपूर्ण भाग क्यों है।

२—पहाड़ के निवासियों का जीवन मैदान के निवासियों के जीवन से किस प्रकार भिन्न होता है?

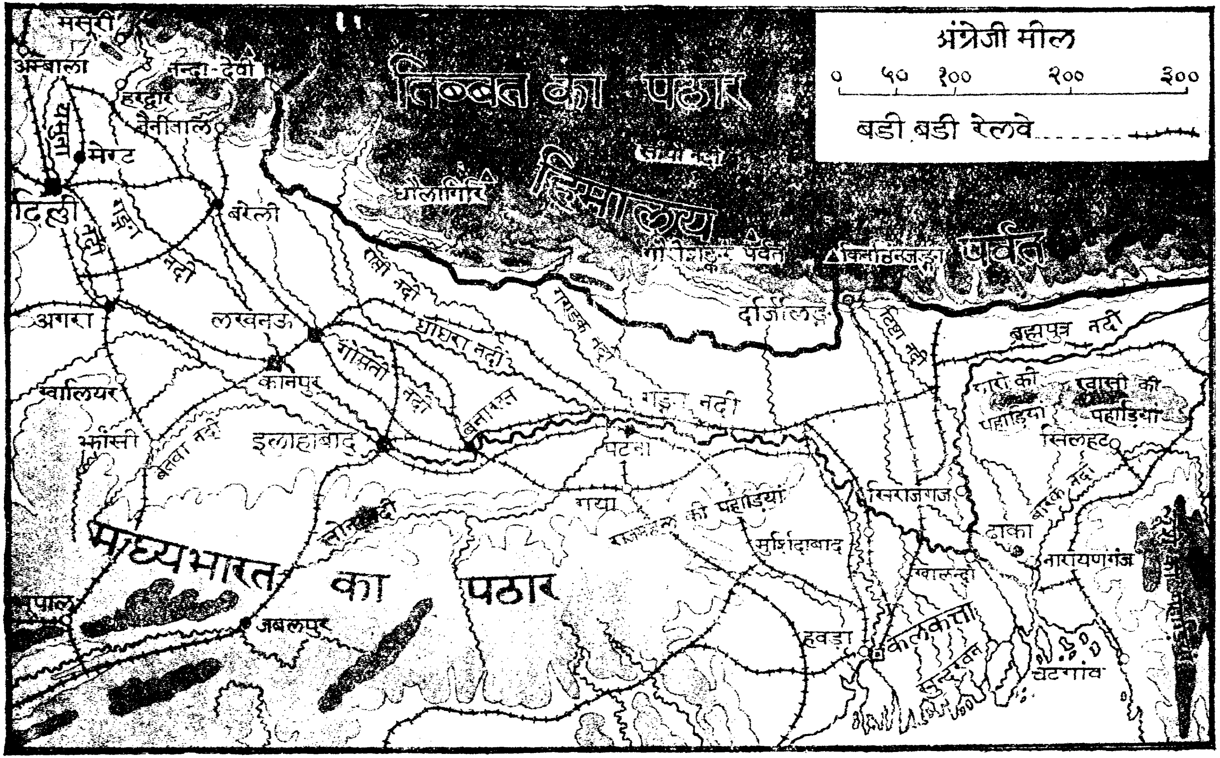
अध्याय ६

पूर्वी मैदान

जलवायु, फ़सलें, नगर और व्यापार

पूर्वी मैदान। इस बड़े चौरस प्रान्त की जलवायु कैसी है? कर्क अयन रेखा इस में हो कर जाती है, इसलिए हम इसकी स्थिति से यह फल निकालते हैं कि गरमी के मौसिम में सूर्य दोपहर के समय क़रीब क़रीब सिर पर रहेगा, और जितना हम भीतर चलते जायँगे उतनी ही अधिक गरमी हमें मिलेगी। इसके विपरीत, जाड़े के मौसिम में वे भाग जो समुद्र से दूर हैं निकट के भागों की अपेक्षा अधिक ठंडे होंगे।

परन्तु भारतवर्ष के किसी भाग की जलवायु के विषय में सब से अधिक महत्वपूर्ण बात **मानसून** है। जैसा हम पढ़ चुके हैं जून, जुलाई, अगस्त और सितम्बर के महीनों में मेह से ख़ूब भरे हुए बादल बंगाल की खाड़ी से दौड़े चले आते हैं। वे गंगा नदी के डेल्टा को पार करते हैं, और मैदानों के ऊपर दौड़ते हुए हिमालय से टकराते हैं। यहाँ ये वर्षा के बादल, चूँकि वे आगे उत्तर की ओर नहीं जा सकते, बँट जाते हैं। इनमें से कुछ ब्रह्मपुत्र नदी की घाटी में जाते हैं, और कुछ गंगा नदी के मैदान में बढ़ जाते हैं। इस प्रकार हम जानते हैं कि मैदान के उस भाग में जो हिमालय से सब से अधिक निकट है सब से अधिक वर्षा होती है, और जैसे जैसे हम गंगा नदी की घाटी में ऊपर चलते जाते हैं वर्षा कम होती जाती है। बरसात के नक़शे से यह बात बिलकुल स्पष्ट है। उदाहरणार्थ, ढाका में जो


अंग्रेजी मील
० ५० १०० २०० ३००
बड़ी बड़ी रेलवे
तिब्बत का पठार
हिमालय
पर्वत
मसूरी
अम्बाला
नन्दा-देवी
हरद्वार
नैनीताल
मेरठ
यमुना
दिल्ली
गङ्गा नदी
बरेली
आगरा
लखनऊ
घाघरा नदी
गोमती नदी
कानपुर
ग्वालियर
झाँसी
इलाहाबाद
बनारस
पटना
गङ्गा नदी
दार्जीलिङ्ग
ब्रह्मपुत्र नदी
तिष्टा नदी
गारो की पहाड़ियाँ
खासी की पहाड़ियाँ
सिलहट
सिराजगंज
गया
मुर्शिदाबाद
ढाका
नारायणगंज
ग्वालन्दो
कलकत्ता
हवड़ा
सुन्दरवन
चटगाँव
मध्यभारत का पठार
जबलपुर

पूर्वी मैदान।

गंगा नदी के डेल्टा पर है मानसून के दिनों में ५० इंच वर्षा होती है; परन्तु उन्हीं महीनों में पेशावर में जो मैदान के दूसरे सिरे पर है केवल ४½ इंच वर्षा होती है। फिर देखो, आगरा में, जो बड़े मैदान के बीच में है परन्तु उसके दक्षिण की ओर है, २३ इंच वर्षा होती है; परन्तु बरेली में जो उत्तर की ओर है और जो हिमालय के अधिक निकट है ३६ इंच मेह बरसता है।

चूँकि मानसून जैसे जैसे आगे बढ़ता जाता है कम मेह बरसाता है, हम समझ सकते हैं कि मैदान के पूर्वी भाग में पश्चिमी भाग की अपेक्षा अधिक नदियाँ क्यों हैं। और चूँकि मैदान के दक्षिणी भाग की अपेक्षा हिमालय और उसके निकट के देश पर अधिक वर्षा होती है, हम समझ सकते हैं कि गंगा नदी पर दायें किनारे की अपेक्षा बायें किनारे पर अधिक सहायक नदियाँ हैं। मैदान के उस सारे भाग में जो बनारस के पूर्व में है, ख़ूब वर्षा होती है और नदियाँ भी अधिक हैं।

पूर्वी मैदान के ऊपरी भाग में अर्थात् बनारस और देहली के बीच की भूमि पर कम वर्षा होती है, क्योंकि यह भाग घाटी के ऊपरी भाग में है। परन्तु गंगा और यमुना दोनों ही नदियाँ इस में हो कर बहती हैं। इसलिए धरती चौरस और मुलायम होने के कारण अधिक वर्षा की कमी को पूरा करने के लिए नदियों से नहरें खोद ली गई हैं। सब से बड़ी नहर गंगा की नहर है जो हरिद्वार से कानपुर तक गई है। इस सारे प्रान्त में वर्षा और नदियों के कारण कुए खोद कर खेतों के लिए पानी भी बड़ी सुगमता से मिल जाता है। धरती भी उस उपजाऊ कीचड़ और मिट्टी से बनी हुई है, जो नदियाँ प्रति वर्ष बाढ़ के समय मैदान पर फैला देती हैं। इसलिए हम समझ सकते हैं कि गंगा और यमुना के मैदानों में, ब्रह्मपुत्र और सुरमा की घाटियों में और डेल्टा में भूमि बहुत उपजाऊ है। इसमें

शेष सारे भारत की अपेक्षा अधिक अन्न पैदा होता है। आओ, कुछ फ़सलों का हाल पढ़ें।

फसलें। **चावल**—धान उन स्थानों पर पनपता है, जहाँ खेतों में अधिक पानी हो और जहाँ का जलवायु गरम तथा तर हो। पूर्वी मैदान में ठीक यही बात है। गंगा नदी का डेल्टा, और गंगा, ब्रह्मपुत्र तथा सुरमा की घाटियाँ भारतवर्ष की बड़ी चावल की भूमि हैं। इस भाग में शेष भारत से अधिक चावल पैदा होता है। बंगाल को कभी कभी धान का एक बड़ा खेत कहते हैं। जैसे जैसे हम गंगा की घाटी में ऊपर चलते जाते हैं वर्षा कम होती जाती है, और इसलिए चावल की पैदावार भी कम होती जाती है। धान के अतिरिक्त **जौ, ज्वार, बाजरा, मक्का, चना, मटर, दालें** भी बहुतायत से पैदा होते हैं। भारतवासियों के मुख्य अन्न भी ये ही हैं। ये या तो दूसरी फ़सल की तरह पैदा होते हैं, या उन स्थानों पर पैदा होते हैं जहाँ चावल के लिए काफ़ी वर्षा या सिंचाई नहीं होती। इसलिए डेल्टा के बजाय ये घाटी के ऊपर के और सूखे भागों में अधिकतर बोये जाते हैं। **तेलहन,** जैसे तिल, सरसों, अलसी, अंडी और मूँगफली की भी अच्छी फ़सलें पैदा होती हैं। **गन्ना** भी अधिकता से पैदा होता है। इसको अधिक पानी और उत्तम मिट्टी की आवश्यकता है। यह गंगा के डेल्टा और अधिक वर्षा वाले मैदानों की अपेक्षा, देहली और बनारस की भूमि में जो नहरों द्वारा सींची जाती है अधिक पैदा होता है। कारण यह है कि गन्ना ऐसी भूमि में पैदा नहीं हो सकता जो पानी से शराबोर हो। पूर्वी मैदान भारत की गन्ने की पैदावार का अस्सी प्रति शत भाग पैदा करता है। **गेहूँ** नमी को नहीं पसंद करता। यह उन स्थानों पर भलीभाँति फलता-फूलता है, जहाँ सूखी ठंडी जलवायु हो। परन्तु

धरती के ऊपर निकल आने के पश्चात् उसे पकने के लिए गरमी की आवश्यकता होती है। इसलिए गंगा नदी के तर डेल्टा में गेहूँ भली भाँति नहीं पैदा हो सकता। परन्तु घाटी में ऊँचे चल कर, जहाँ कम वर्षा होती है और जहाँ सूखा ठंडा मौसिम होता है, गेहूँ बहुत अच्छी तरह उगता है। परन्तु, यह केवल जाड़े की फ़सल है; मई और जून में मैदानों की गरमी इसे शीघ्र ही मार डालेगी।

खाने की फ़सलों के अतिरिक्त तीन और फ़सलें भी भली भाँति पैदा होती हैं—**पाट, नील** और **अफ़ीम**। पाट एक पौधे का रेशा है, जो तर मिट्टी में पैदा होता है। यह धरती में से बहुत खुराक लेता है, और इसलिए केवल ऐसी ही मिट्टी में पैदा हो सकता है जहाँ नदियाँ बार बार नई मिट्टी लाती रहती हैं। अतएव इसका घर ब्रह्मपुत्र और गंगा के डेल्टा तथा नीचे की घाटियों में है, जिनमें प्रति वर्ष बाढ़ आया करती है। ढाका के आसपास के भारतवर्ष के इस भाग को हम पाट की पैदावार के लिए संसार का उद्यान कह सकते हैं। नील भीतर चल कर पैदा होता है। जब यह पौधा किसी बर्तन में रख कर कुचला जाता है, तो एक प्रकार का चूरा तह में गिर पड़ता है। इस चूरे से बड़ा अच्छा रंग बनता है। नील अब पहले की भाँति नहीं पैदा होता, क्योंकि रसायनिक पदार्थों से नीला रंग बनाने की सस्ती रीति मालूम कर ली गई है। अफ़ीम सफ़ेद पोस्त के रस से तैयार होती है; यह अब केवल बनारस के आसपास के ज़िलों में पैदा होती है। भारतवर्ष चीन को अफ़ीम बेचा करता था, परन्तु यह व्यापार अब बन्द कर दिया गया है। क्या तुम इसका कारण बता सकते हो?

अन्य कई प्रकार की फ़सलें और सभी प्रकार की तरकारियाँ भी पैदा होती हैं। हम कह सकते हैं कि गरम जलवायु, अच्छी वर्षा, अधिक नदियों तथा नहरों के कारण भारतवर्ष के बड़े मैदान का

पूर्वी भाग भारत-साम्राज्य में सब से अधिक जोता-बोया जाता है और यह सब से अधिक उपजाऊ है। हर जगह खेत हैं। यहाँ प्रायः प्रत्येक पौधा जिस से मनुष्य को कपड़ा और भोजन मिलता है बहुतायत से पैदा हो सकता है। भारतवर्ष के इस भाग में अकाल शायद ही कभी पड़ता हो, और डेल्टा के तर ज़िलों में तो लोग अकाल का नाम तक नहीं जानते।

जनसंख्या। इस भाग में इतना अधिक अन्न पैदा होता है, इसलिए हम सहज ही में समझ सकते हैं कि इस भाग में सब से अधिक जनसंख्या क्यों है। नक़शे में केवल बड़े नगर ही दिखाये गये हैं, परन्तु सारे ही प्रान्त में गाँव भरे पड़े हैं जो नक़शे में नहीं दिखाये गये हैं।

नगर और व्यापार। इस प्रान्त में एक और लाभ यह है कि यहाँ की धरती चौरस है। इसलिए नदियाँ धीरे धीरे बहती हैं और जल-मार्ग का काम बहुत देती हैं। रेल और सड़कों के बनने से पहले प्राचीन काल में गंगा नदी और उस की सहायक नदियाँ ही व्यापार के मुख्य मार्ग थे। इसलिए इन नदियों के किनारों पर अनेक प्रसिद्ध प्राचीन राजधानियाँ बनाई गई थीं। पाटलीपुत्र, मगध, अयोध्या, मथुरा, बनारस आदि कुछ प्राचीन हिन्दू राजधानियों के नाम हैं; और मुसलमानी काल में देहली, आगरा, लखनऊ, मुर्शिदाबाद और अनेक अन्य नगर प्रसिद्ध थे।

देहली जो भारतवर्ष की वर्तमान राजधानी है मुग़ल-साम्राज्य की राजधानी था और भारतवर्ष के इतिहास में सब से प्रसिद्ध नगर है। **आगरा** नगर की नींव अकबर ने डाली। यहाँ पर जामा मसजिद और सुन्दर ताजमहल शाहजहाँ ने बनवाये थे। **लखनऊ** अवध की

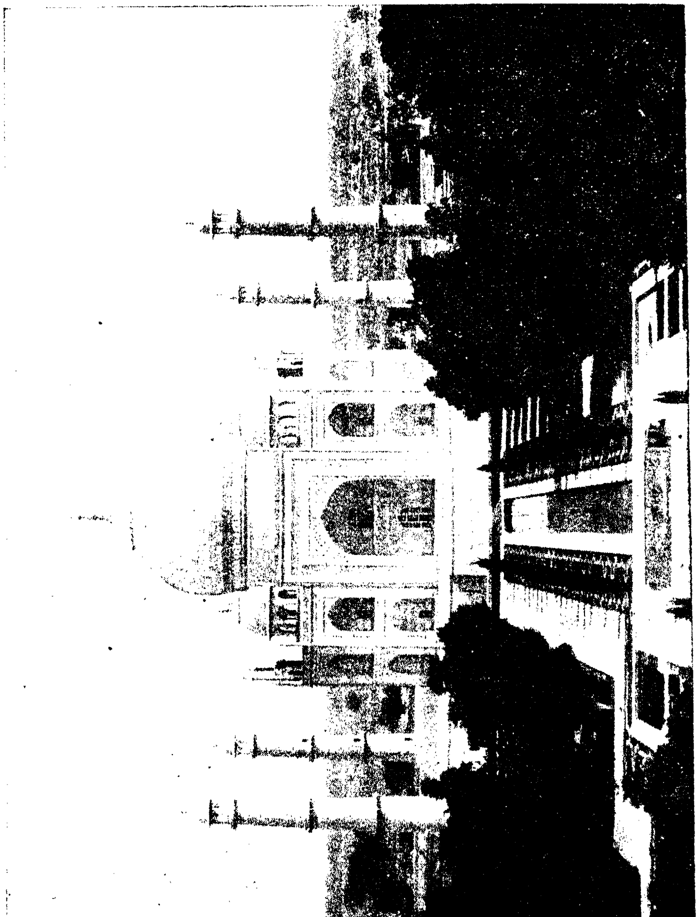
राजधानी था। **बनारस** (काशी) सदा से धार्मिक राजधानी रहा है।

वर्तमान काल में व्यापार बहुत बढ़ गया है। मैदानों के चौरस होने के कारण सड़कों, रेलों और नहरों का बनाना सुगम हो गया है। इस प्रकार माल सुगमता से और कम व्यय पर एक स्थान से दूसरे



दिल्ली की एक चहल-पहल की सड़क और जामा मसजिद।

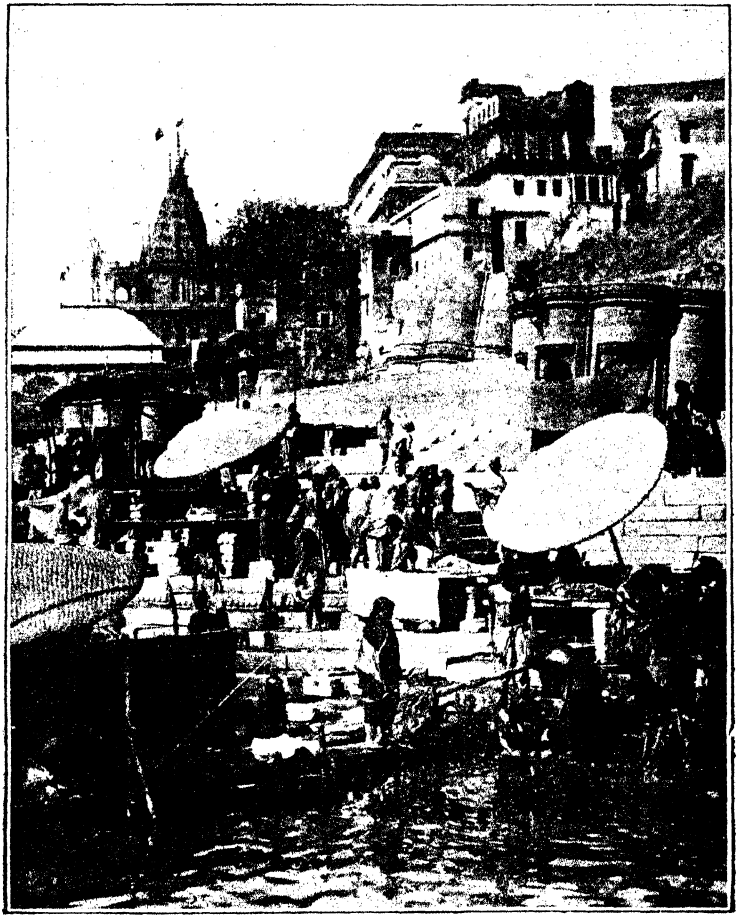
स्थान को आ-जा सकता है। रेल के नक़्शे से मालूम होता है कि भारतवर्ष के अन्य किसी भाग की अपेक्षा इस भाग में अधिक रेलें हैं। यहाँ केवल नदियों पर पुल बनाने की कठिनाई है। ब्रह्मपुत्र को वर्तमान काल में भी कोई पुल नहीं पार करता है। पूर्वी मैदान के प्रत्येक बड़े नगर में एक, दो या तीन रेल की सड़कें आती हैं, जो उसे अन्य नगरों से जोड़ती हैं। **बनारस, इलाहाबाद,**



आगरे का ताजमहल।

कानपुर, लखनऊ, आगरा और **देहली** रेलों के बड़े केन्द्र हैं, और भारतवर्ष के इस भाग का अधिकांश व्यापार इन्हीं नगरों में होकर गुज़रता है। प्राचीन काल में **पटना** नदियों के व्यापार की बड़ी मंडी थी। नक़शे से पता लगता है कि इसी नगर के निकट घाघरा, गंडक और सोन गंगा नदी में मिलती हैं। उस समय पटना का बहुत सा व्यापार नावों द्वारा होता था, परन्तु वर्तमान काल में यह व्यापार प्रायः रेलों द्वारा होता है।

बनारस की प्रतिष्ठा उन सहस्रों धनाढ्य हिन्दू यात्रियों से है जो प्रति वर्ष वहाँ जाते हैं। नगर में प्राचीन कारीगरियाँ अब भी हैं, जैसे पीतल के बर्तन बनाना, रेशम के कपड़े बुनना, जवाहिरों का काम और खिलौने बनाना। इसके घाटों पर नावों की सदा भीड़ रहती है, और यह आस-पास के बड़े उपजाऊ ज़िले के व्यापार की मंडी है। **इलाहाबाद** की स्थिति गंगा जमुना के संगम पर होने के कारण बहुत अच्छी है। इसलिए यह पवित्र स्थान (हिन्दुओं का 'प्रयाग') है, और नदी के व्यापार का प्रसिद्ध केन्द्र भी है। अब यह पूर्वी मैदान की प्रधान रेलों का केन्द्र है। नक़शे पर जितने नगर दिखलाये गये हैं, उनमें से प्रत्येक में छोटी-मोटी कारीगरी अवश्य है। देहली, आगरा, लखनऊ, बनारस और मुर्शिदाबाद आदि पुरानी राजधानियों में राजा व नवाबों के दरबारों की प्राचीन कारीगरियाँ अब भी पाई जाती हैं—जैसे रेशम बुनना, कारचोबी का काम, हाथी-दाँत पर काम करना, जवाहर और सोने-चाँदी का काम, और पीतल के बर्तन बनाना। परन्तु बड़े नगरों में इतनी कारीगरियाँ नहीं हैं, जितना उनमें आस-पास की पैदा होने वाली फ़सलों का व्यापार होता है। परन्तु एक नगर **कानपुर** है, जिस की तुलना इंगलैंड या अमेरिका के वर्तमान काल के किसी कारख़ानों वाले नगर



बनारस के गङ्गातट का एक दृश्य।

से की जा सकती है। भारतवर्ष के अधिकांश नगरों के विपरीत, यह प्राचीन नहीं है। इसकी उन्नति वर्तमान व्यापार के ही कारण हुई है, और यह भारतवर्ष में कारबार का सबसे बड़ा भीतरी नगर है। इसका कारबार चमड़ा, रूई और ऊन पर निर्भर है। इसके कारखानों में ज़ीन, जूते, रूई, कपड़ा और तम्बू, ऊनी कपड़े और कम्बल बनाये जाते हैं, और इनमें चीनी तथा रूई साफ़ की जाती हैं और रसायनिक पदार्थ तैयार किये जाते हैं। एक बिलकुल ही नया नगर **जमशेदपुर** (या, टाटानगर) है, जो कलकत्ते से १५० मील पश्चिम में है। यहाँ 'टाटा का इस्पात का कारख़ाना' है, जिसमें लोहा गलाया जाता है और इस्पात (फ़ौलाद) तैयार किया जाता है। निकट ही लोहे और कोयले की अच्छी खानें हैं।

भारतवर्ष की नई राजधानी पूर्वी मैदान के पश्चिमी किनारे पर यमुना नदी के किनारे बसी हुई है। कई कारणों से सन् १९११ ई० में देहली राजधानी बनाया गया था :—

(१) यह भारतवर्ष के बड़े मैदान के केन्द्र के निकट है, जो हम पढ़ ही चुके हैं, भारतवर्ष का सब से अधिक महत्वशाली और घना बसा हुआ प्रान्त है।

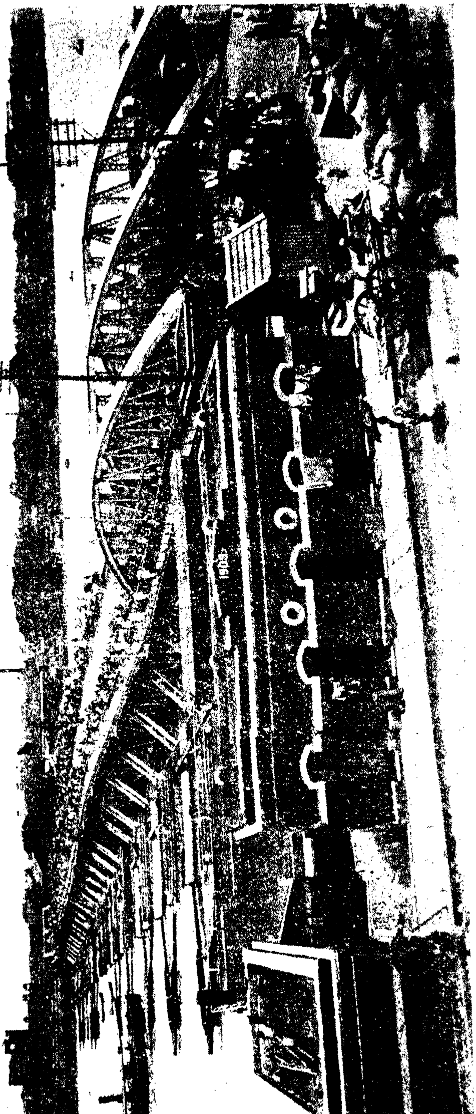
(२) हिन्दू और मुसलमान दोनों के लिए यह सबसे अधिक प्रसिद्ध नगर है। यदि कोई मनुष्य देहली का इतिहास लिखे, तो समाप्त करने पर उसे मालूम होगा कि उस ने भारतवर्ष का इतिहास लिख डाला है।

(३) यह बड़ा नगर है जिसका व्यापार बढ़ा-चढ़ा है। यह उत्तरी भारत की रेलों का केन्द्र भी है। रेल द्वारा यह बम्बई और कराँची से अधिक दूर नहीं है, और ये दोनों नगर भारतवर्ष और योरुप के व्यापार के मुख्य समुद्री द्वार हैं। प्राचीन नगर की दीवारों

के दक्षिण में नई दिल्ली बसाई गई है, जिसमें पार्लिमेण्ट-भवन, सरकारी दफ़्तर, होटल और एक यूनीवर्सिटी कालेज अब बना लिये गये हैं।

फिर, यह तुम समझ ही सकते हो कि उपजाऊ मिट्टी और घनी जनसंख्या होने से विदेशों के साथ पूर्वी मैदान का बहुत अच्छा व्यापार होगा। यह अपने खेतों की फ़सलों को बाहर भेजता है, और बदले में सूती कपड़ा, रेलों और कारखानों के लिए मशीनें तथा लोहे का सभी प्रकार का सामान, ताँबा, पीतल, चाँदी और मिट्टी का तेल मँगाता है। अब हमें यह सोचना चाहिए कि यह सारा व्यापार कहाँ होकर गुज़रेगा। सचमुच एक ऐसे स्थान के द्वारा यह सारा व्यापार होगा जहाँ व्यापार के बड़े बड़े मार्ग मिलते हैं, अर्थात् जहाँ नदियाँ और रेलें समुद्र से मिलती हैं। यदि हम नक़शे को देखें तो मालूम होगा कि ठीक इसी स्थान पर, अर्थात् गंगा के डेल्टा के सिरे के निकट ही, एक बड़ा व्यापारी नगर है; यह भारत-साम्राज्य का सब से बड़ा नगर है, और इसका नाम है कलकत्ता।

कलकत्ता समुद्र से ८० मील की दूरी पर हुगली नदी की ऐस्टुएरी पर उस स्थान पर बसा हुआ है, जहाँ वर्तमान काल के बड़े बड़े जहाज़ों के चलने के लिए काफ़ी गहरा पानी है। यह नगर ऐसे स्थान पर बस गया है, जहाँ बड़े मैदान की पैदावार का वह भाग जो वहाँ के निवासियों की आवश्यकताओं से बचता है, जैसे चावल, पाट, तेलहन, कोयला और आसाम की पहाड़ियों पर उगने वाली चाय, समुद्र-मार्ग के द्वारा संसार के सभी भागों को सुगमतापूर्वक भेजा जा सकता है, और जहाँ दूसरे देशों का बना हुआ माल सुगमता से उतारा जा सकता है और भीतरी नगरों को रेलों, नदियों, नहरों अथवा सड़कों द्वारा आसानी से भेजा जा सकता है। चौड़े उपजाऊ मैदान के द्वार पर और बड़े डेल्टा के जल-मार्गों के निकट होने के



हावड़ा का पुल।

कारण ही इस की स्थिति व्यापार की दृष्टि से बड़ी उपयोगी है, और इसी से कलकत्ता भारतवर्ष का अत्यन्त उपयोगी बन्दरगाह हो गया है।

परन्तु कलकत्ता कारख़ानों का भी बड़ा नगर है। यहाँ का मुख्य व्यवसाय पाट का कातना और बुनना है। हुगली नदी के किनारे पर उसके पाट के कारख़ानों से संसार के प्रत्येक भाग को टाट और बोरे भेजे जाते हैं। पाट का पौधा ब्रह्मपुत्र और गंगा की नीचे की घाटियों में भली भाँति पनपता है। ढाका, नारायणगंज, सिराजगंज, गोलंडा और नसीराबाद से पाट नावों और रेलों द्वारा बाहर भेजा जाता है। बंगाल के लोग तीव्र बुद्धि वाले होते हैं और मिलों में कातने और बुनने का काम शीघ्र सीख लेते हैं। कलकत्ते के बिलकुल निकट ही रानीगंज के चारों ओर भारतवर्ष की सबसे बड़ी कोयले की खान है। यहाँ से इंजनों के चलाने के लिए बहुत सा कोयला मिल जाता है। इसलिए, पीछे उपजाऊ खेतों के होने के कारण, सस्ते और कुशल मज़दूर मिलने से और निकट ही अच्छा कोयला मिलने के कारण कलकत्ते को माल बनाने में, विशेषकर जूट का सामान बनाने में, बहुत बड़ी सुविधा है। इस के कारख़ानों में टाट के अतिरिक्त और भी अनेक वस्तुएँ बनती हैं, जैसे रस्सियाँ, काग़ज़, सूती कपड़ा और कुछ मशीनें। इस की तुलना इंगलेंड के किसी कारख़ानों के नगर से की जा सकती है। यह बहुत चहल-पहल का बन्दरगाह भी है, और इसका बन्दर हुगली नदी के किनारे क़रीब पाँच मील तक चला गया है। नदी के किनारे दूसरी ओर हावड़ा का नगर है, जो वास्तव में कलकत्ते का ही बन्दरगाह है। इसमें भी पाट, रस्सी और लोहे के कारख़ाने हैं। यहीं पर रेल का मुख्य स्टेशन भी है, क्योंकि हुगली नदी के आर-पार कोई रेल का पुल नहीं बना हुआ है।



हुगली नदी।

गंगा नदी के डेल्टा के पूर्व में आगे चल कर **चिटगाँव** का नगर है, जिसका बन्दर बहुत अच्छा है। पाट पैदा करने वाले प्रान्त के निकट होने के कारण यहाँ से भी विदेशों को पाट भेजा जाता है। अब ब्रह्मपुत्र नदी की घाटी से यह रेल द्वारा मिला दिया गया है। इसलिए यह आसाम की पहाड़ियों की चाय और इसकी तर घाटियों के पाट और चावल का मुख्य बन्दर हो गया है। बदले में जहाज़ यहाँ पर नमक, रेलों के कल पुर्ज़े और भीतर के चाय के बाग़ों के लिए मशीनें लाते हैं।

प्रश्न

१—पूर्वी मदान इतना उपजाऊ क्यों है? धरती के चौरस होने से यहाँ लाखों मनुष्यों को बसने में कौन कौन सी सुविधाएं हैं?

२—गंगा और ब्रह्मपुत्र के बेसिनों का एक नक़शा खींचो। इस नक़शे में निम्नलिखित नगर दिखाओ—इलाहाबाद, बनारस, कानपुर, देहली, आगरा, पटना, ढाका, गोहाटी और कलकत्ता।

३-कौन कौन से कारणों से कलकत्ता (क) बन्दरगाह, (ख) कारखानों का नगर बन गया है? बम्बई की अपेक्षा कलकत्ते की स्थिति का भी कोई लाभ है?

अध्याय १०

पश्चिमी मैदान

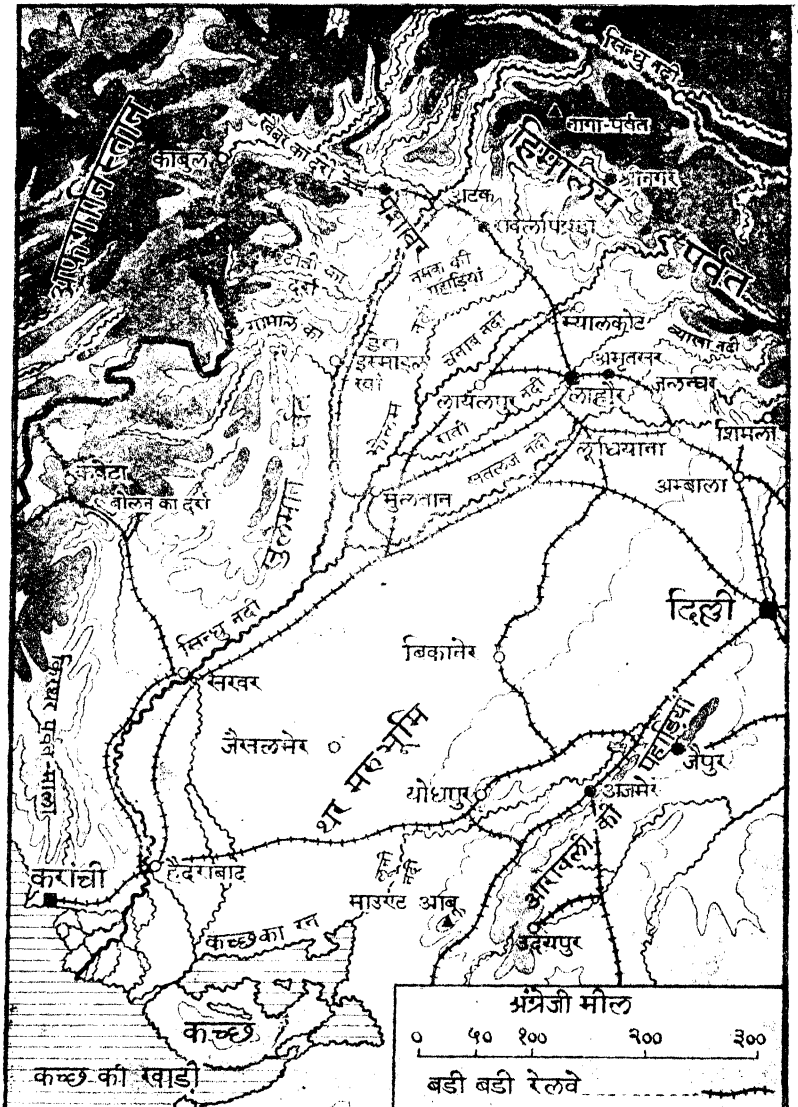
वर्षा, सिंचाई, फसलें, नगर और व्यापार

पश्चिमी मैदान। अब हम गंगा-सिन्ध की बड़ी घाटी के पश्चिमी भाग का वर्णन पढ़ेंगे। यह पश्चिमी मैदान पूर्व में अरावली पहाड़ियों और पश्चिम में किरथर और सुलैमान पर्वतों के बीच में है। नदियों के बहाव से हम समझ सकते हैं कि इस मैदान का ढाल उत्तर में हिमालय पर्वत से दक्षिण में अरब सागर की ओर है। यह मैदान सिन्ध नदी के सारे बेसिन को घेरे हुए है; और पंजाब, सिन्ध और राजपूताने का पश्चिमी भाग इसी में आ जाते हैं। पूर्वी मैदान से इसकी तुलना निम्नलिखित बातों में की जा सकती है।

(१) पूर्वी मैदान की तरह यह भी बहुत चौरस है, और इसका ढाल दक्षिण-पश्चिम की ओर है।

(२) समुद्र से कुछ अधिक दूर होने के कारण यह गरमियों में अधिक गरम और जाड़ों में अधिक ठंडा रहता है। वर्षा में भी बहुत अन्तर है। पंजाब पहुँचने से पहले बंगाल की खाड़ी के मानसून में पानी बहुत कम रह जाता है; इसलिए पूर्वी मैदान की अपेक्षा यहाँ पर वर्षा बहुत कम होती है। जैसे जैसे हम पश्चिम की ओर हिमालय से अधिकाधिक दूर बढ़ते जाते हैं, वैसे वैसे वर्षा भी कम होती जाती है। आसाम की पहाड़ियाँ भारतवर्ष के सब से अधिक तर भाग हैं; परन्तु सुलैमान पर्वतों पर बहुत कम वर्षा होती है। पहले पर्वत जंगलों से ढके हुए हैं, किन्तु पिछले बिलकुल उजाड़ हैं।

(३) दोनों भागों में एक अन्तर और भी है। अधिक वर्षा होने


सिन्धु नदी
नंगा-पर्वत
हिमालय पर्वत
काबुल
खैबर का दर्रा
पेशावर
अटक
रावलपिंडी
नमक की पहाड़ियां
स्यालकोट
ब्यास नदी
अमृतसर
चनाब नदी
इस्माइल खां
लायलपुर
लाहौर
जलन्धर
शिमला
रावी
सतलज नदी
लूधियाना
अम्बाला
कोयटा
बोलन का दर्रा
मुलतान
दिल्ली
सिन्धु नदी
बिकानेर
सक्खर
जैसलमेर
थर मरुभूमि
पहाड़ियां
जैपुर
अजमेर
योधपुर
अरावली की
कराची
हैदराबाद
माउण्ट आबू
कच्छ का रन
कच्छ
कच्छ की खाडी
अंग्रेजी मील
० ५० १०० २०० ३००
बडी बडी रेलवे

पश्चिमी मैदान

के कारण पूर्वी मैदान में घाटी के नीचे समुद्र तक आने में अनेक नदियों को पार करना पड़ता है : परन्तु पश्चिमी मैदान में जैसे हम ढाल के नीचे समुद्र तक आते हैं, नदियों की संख्या भी कम होती जाती है। इस प्रकार उत्तर में लाहोर में भी वर्ष में केवल २० इंच पानी बरसता है, परन्तु दक्षिण में सिंध में ३ इंच से भी कम वर्षा होती है और कुछ भागों में तो बिलकुल ही नहीं होती। हम देखते हैं कि उत्तर में पर्वतों से निकल कर छः नदियाँ बहती हैं ; परन्तु दक्षिण में केवल एक नदी—सिंधु - रह जाती है। हिमालय से बहुत दूर आगे चल कर जहाँ वर्षा बहुत हलकी है और सिन्ध नदी भी पश्चिम की ओर हट गई है, नक़शे में एक बड़ा और बिलकुल उजाड़ रेतीला रेगिस्तान दिखाया गया है जिसे 'थर' कहते हैं। यह भारतवर्ष का सब से अधिक सूखा भाग है और इसके दक्षिण में कच्छ के रन के चारों ओर के भाग भी बिलकुल सूखे हैं। यहाँ एक नदी लूनी अवश्य है, परन्तु यह छिछली और नमकीन है और गरमियों में बिलकुल सूख जाती है।

पश्चिमी मैदान में वर्षा कम होने का एक कारण नक़शे से मिलता है, क्योंकि हम देखते हैं कि इस भाग से कोई नदी नहीं निकलती। दो नदियाँ घग्घर और सरस्वती जो हिमालय पर्वत से आती हैं, रेगिस्तान की बालू में विलीन हो जाती हैं। एक दूसरी बात भी हम बतला सकते हैं। चूँकि यहाँ बहुत कम वर्षा होती है और गरमियों में यहाँ बहुत गरमी पड़ती है, हम अनुमान कर सकते हैं कि जैसे जैसे नदियाँ आगे बढ़ती जायँगी वे कम चौड़ी और छिछली होती जायँगी क्योंकि सूर्य की गरमी से पानी सूखता जायगा। संक्षेप में हम यह कह सकते हैं कि इस पश्चिमी मैदान में धरती इतनी चौरस है, मिट्टी इतनी प्यासी है और धूप इतनी तेज़ पड़ती है कि वर्षा का केवल थोड़ा सा ही भाग नदियों में पहुच पाता है।

सिंचाई। परन्तु यद्यपि मैदान पर इतनी कम वर्षा होती है, हम को उत्तर में हिमालय पर्वतों को न भूलना चाहिए। वे भारतवर्ष के इस भाग को तृणरहित रेगिस्तान होने से बचा लेते हैं। जैसा हम पढ़ चुके हैं वे पानी के प्राकृतिक कोष का काम देते हैं, जिस में कमी कभी नहीं पड़ती। नक़शे से मालूम होता है कि इन पर्वतों



शकर के निकट विशाल सिन्ध नदी पर मछुए।

से आकर विशाल सिंध नदी में पाँच नदियाँ और मिली हैं। झेलम, चिनाब, रावी, व्यास और सतलज उसके बाँयें किनारे पर, और काबुल उसके दायें किनारे पर मिलती है। इस प्रकार हम कह सकते हैं कि पश्चिमी मैदान भारतवर्ष के अन्य प्रत्येक भाग से बिलकुल भिन्न है। जो नदियाँ इसके आर-पार बहती हैं वे देश के **बाहर** पानी नहीं ले जाती परन्तु **भीतर** की ओर लाती हैं। वे

पंजाब के पानी को नहीं बहा ले जातीं, क्योंकि गरमी और कम वर्षा के कारण उनमें सहायक नदियाँ नहीं हैं। वे वास्तव में सूखे देश को सींचती हैं, जैसे किसान अपने सूखे खेतों को किसी दूर के तालाब से सींचता है। परन्तु यह बड़ी महत्वपूर्ण बात है, और भारतवर्ष के इस भाग के सम्बन्ध में याद रखने को सब से अधिक आवश्यक बात यही है।

परन्तु मनुष्य ने इन नदियों के कार्य में बहुत सहायता पहुँचाई है। पाँच-नदियों-की-भूमि भारतवर्ष का वह भाग है जहाँ सिंचाई सब से अधिक होती है। संसार के किसी भी देश में नहरों का इतना उत्तम समूह न होगा। सिंचाई के नक़शे से मालूम होता है कि इसका प्रायः सारा भाग जिस में खेती होती है मनुष्य द्वारा बनाई हुई नहरों पर ही निर्भर है। जहाँ ये नहरें नहीं खोदी जा सकीं, वहाँ फ़सलें भी नहीं पैदा की जा सकतीं और वहाँ की धरती रेगिस्तान है।

पंजाब की नहरों की कहानी अत्यन्त ही आश्चर्य-जनक और कौतूहल-वर्द्धक है। सरकारी इंजीनियरों ने जादूगरों की भाँति इन पाँच नदियों पर मानो जादू सा कर दिया है, और उन पाँच को बारह या बीस की संख्या में कर दिया है। इन के पानी को ऐसी धरती पर ले जा कर, जहाँ पहले रेत और छोटी झाड़ियों के अतिरिक्त और कुछ न था, फ़सलें पैदा करा दी हैं। यहाँ किसानों के "उपनिवेश" बस गये हैं। इस प्रकार चिनाब उपनिवेश में लायलपुर अब गेहूँ और कपास की बहुत अच्छी मंडी है, जहाँ कुछ ही वर्ष पहले केवल थोड़े से गड़रिये अपने गल्लों को लिए हुए घास की खोज में इधर उधर फिरा करते थे।

इसके कारण। यह समझना कठिन नहीं है कि भारतवर्ष के इस भाग में इतनी नहरें क्यों हैं। इसके मुख्य कारण ये हैं। (१) मुलायम और गहरी होने के कारण यहाँ की मिट्टी उपजाऊ है;

इसलिए यहाँ तक पानी लाया जा सके तो नहरों के बनाने में सरकार को आर्थिक लाभ होता है। (२) धरती बहुत चौरस है, जिस से नहरें सस्ती और सुगमतापूर्वक बनाई जा सकती हैं—चटियल देश में नहरें नहीं बनाई जा सकतीं। (३) नदियाँ जो पानी को ले जाती हैं वे देश पर खुले हुए हाथ की उँगलियों की तरह फैली हुई हैं। धरती के आर-पार इंजीनियरों ने एक नदी का पानी दूसरी नदी में मिला दिया है, जिस से दुआबों के आर-पार अनेक नहरें बना दी गई हैं। (४) फिर, यहाँ पानी भी बहुत है। पाँच नदियाँ, और स्वयं सिन्ध नदी भी, पानी के बड़े भारी कोष—हिमालय पर्वत—से आती हैं। गरमियों में भी जब वर्षा बिलकुल नहीं होती सूर्य इन पर्वतों के तुषार और बर्फ़ को गला देता है, और इस प्रकार नदियाँ पानी से भर जाती हैं। परन्तु मैदानों में नीचे चल कर, जहाँ केवल एक ही नदी सिंध रह गई है, नहरों का बनाना इतना सुगम नहीं है। यहाँ नदी के किनारों से धरती की ओर पानी बहने के लिए नाले बना दिये गये हैं, और जब नदी में बाढ़ आती है तो ये मार्ग पानी से भर जाते हैं और अपने किनारों के खेतों को सींच देते हैं। परन्तु इस प्रकार की सिंचाई केवल जभी उपयोगी है जब नदी में बाढ़ आती है; और ये नदी के निकट की केवल एक सकरी पट्टी को सींचते हैं। नदी के आर-पार शक्कर से आगे चल कर एक विशाल बाँध बनाया जा रहा है, जो क़रीब एक मील लम्बा है और जो बन जाने पर संसार में सबसे बड़ा बाँध होगा। नदी में उस धरातल तक बाँध बना देने से जहाँ उस में से नहरों में पानी जा सके, कई लाख एकड़ भूमि बराबर साल भर तक सींची जा सकेगी।

परन्तु तब भी पश्चिमी मैदान में बहुत कम उपज होती है, और इस बात में यह पूर्वी मैदान से भिन्न है। देश के उपजाऊ भाग केवल वे ही हैं जिनमें अच्छी वर्षा हो सकती है, अथवा जहाँ सिंचाई

भली भाँति हो सकती है—अर्थात् वे ज़िले जो हिमालय के निकट हैं या नदियों के दुआबों में हैं। इसके दक्षिण का देश बिलकुल रेगिस्तान है।

फसलें। इस मैदान को जलवायु से हम भली भाँति समझ सकते हैं कि मुख्य फ़सलें कौन कौन सी होंगी। वर्षा कम होने के कारण वे ही फ़सलें मुख्यतया पैदा हो सकती हैं जिन को अधिक पानी की आवश्यकता नहीं होती—जैसे ज्वार, बाजरा, चना, दालें आदि। केवल उन स्थानों को छोड़ कर जहाँ अच्छी तरह सिंचाई हो सकती है बहुत कम धान पैदा होता है। बंगाल में जहाँ बहुत भारी वर्षा होती है पंजाब की अपेक्षा २० गुना धान पैदा होता है। जाड़े के मौसिम में हवा सूखी होती है, और ठीक इसी प्रकार की जलवायु गेहूँ के लिए उपयुक्त है। इसलिए यहाँ पर गेहूँ बहुत अधिक परिमाण में बोया जाता है भारतवर्ष के अन्य किसी भाग की अपेक्षा इन पाँच नदियों के दुआबों में अधिक गेहू पैदा होता है, और पंजाब संसार के गेहूँ पैदा करने वाले मुख्य प्रान्तों में से एक है। रूई को भी बहुत बड़ी फ़सल पैदा की जाती हैं। रूई की एक बढ़िया क़िस्म जिसे मिस्री रूई कहते हैं अभी हाल में सिन्ध में पैदा की गई है। परन्तु पश्चिमी मैदान में रेगिस्तानी भूमि अधिक होने के कारण इसके विस्तार की दृष्टि से अधिक फ़सलें नहीं पैदा होतीं।

जनसंख्या। हम यह समझ सकते हैं कि वर्षा की न्यूनता के कारण यहाँ की जनसंख्या भी कम है। वास्तव में केवल उत्तर-पूर्व में ही जहाँ अच्छी वर्षा हो जाती है हमको कुछ बड़े नगर मिलते हैं।

लाहोर पंजाब की राजधानी है। यह मुग़लों का प्राचीन नगर है, जो रावी नदी के किनारे पर बसा हुआ है और अब रेलों

का केन्द्र है। **अमृतसर** जो एक पवित्र ताल के चारों ओर बसा हुआ है सिक्खों का तीर्थ है।

फ़ौजी नगर। परन्तु भारतवर्ष के इस कोने में छोटे नगरों की इतनी संख्या होने का एक विशेष कारण है। कुछ ही वर्ष हुए अफ़ग़ानिस्तान पंजाब की सरहद पर ही लगा हुआ था, और इसलिए इस में कई फ़ौजी पड़ाव हैं जहाँ उत्तर-पश्चिम में भारतवर्ष की रक्षा के हेतु सेनाएँ रक्खी जाती हैं। अटक, डेराइस्मायलखाँ और डेरागाज़ीखाँ सिन्ध नदी पर उन स्थानों की रक्षा करते हैं, जहाँ फ़ौजें सुगमता से पुलों या नावों द्वारा पार हो सकती हैं। रावलपिंडी भारतवर्ष में सब से बड़ा फ़ौजी नगर है। पेशावर ख़ैबर दर्रे के मार्ग की रक्षा करता है। लाहोर, अम्बाला, लुधियाना, जलंधर और स्यालकोट में भी फ़ौजें रक्खी जाती हैं।

व्यापारिक नगर। भारतवर्ष के इस कोने में कई नगर अफ़ग़ानिस्तान और कश्मीर से व्यापार करते हैं।

ख़ैबर दर्रे के नीचे मैदान पर **पेशावर** सैकड़ों वर्षों से व्यापार का स्थान रहा है। यहाँ से काबुल और दूरवर्त्ती समरक़न्द को रास्ते जाते हैं। ऊँटों के क़ाफ़िले काबुल को रेशमी कपड़े, सूती माल, शकर और चाय ले जाते हैं, और वहाँ से कच्चा रेशम, फल और सोने-चाँदी के तार लाते हैं। वहाँ के बाज़ारों में एशिया के बहुत दूर दूर के भागों के व्यापारी देख पड़ते हैं। **मुल्तान** जो चिनाब नदी पर स्थित है महान् सिकन्दर के समय से ही बड़ी मंडी रहा है। यहाँ से सूती कपड़ा, शकर और चमड़े का सामान सरहद के पार भेजा जाता है। इन के बदले क़ाफ़िले फल, कच्चा रेशम जड़ी बूटी और गरम मसाले क़न्धार से लाते हैं। **हैदराबाद** की भी स्थिति, जो सिन्ध नदी के डेल्टा के सिरे पर बसा हुआ है, व्यापार की दृष्टि से

अच्छी है। **शिकारपुर** बोलन दर्रे में होकर बलूचिस्तान को जाने वाले व्यापारिक मार्ग पर बसा हुआ है। **अमृतसर** कश्मीर से व्यापार करता है। पश्चिमी मैदानों के पूर्व में रेगिस्तान के बीच में तीन नगर हैं—**जोधपुर, बीकानेर** और **जैसलमेर**। वर्तमान काल में कोई भी मनुष्य ऐसे स्थानों पर नगर न बसायेगा जहाँ बहुत कम फ़सलें पैदा हो सकती हैं, और इन नगरों की स्थिति व्यापार की दृष्टि से अच्छी नहीं है। परन्तु प्राचीन समय के अशान्ति के दिनों में जब मुसलमानों ने राजपूत सरदारों को गंगा के मैदान से हरा कर हटाया, तो उन्होंने राजपूताने में शरण ली। यहाँ उन्होंने मज़बूत क़िले बनाये, और दीवारों के भीतर नगर और बाज़ार बन गये।

व्यापार। नक़शे से मालूम होता है कि यह पश्चिमी मैदान दो ओर से रेगिस्तानों के बीच में बन्द सा हो गया है। पश्चिम में वनस्पतिरहित किरथर और सुलैमान पर्वतों की लम्बी समानान्तर श्रेणियाँ चली गई हैं। इनको केवल कुछ दर्रों द्वारा ही पार कर सकते हैं। इनके दूसरी ओर एक अत्यन्त ठंडा पठार है। पूर्व में थर और राजपूताने के चौड़े रेगिस्तान हैं, जो कच्छ के रनों के नमकीन दलदलों तक चले गये हैं। उत्तर की ओर हिमालय पर्वत हैं। इसलिए हम देखते हैं कि मुख्य रेलें इस मैदान में उत्तर दक्षिण गई हैं, न कि पूर्व-पश्चिम। रेलों के बनने से पहले यह भाग शेष भारतवर्ष से अलग सा था, और जो थोड़ा-बहुत व्यापार होता था वह ऊँटों के क़ाफ़िलों पर, या सिन्ध नदी पर नावों द्वारा होता था। परन्तु रेल से बड़ा अन्तर हो गया है। भारतवर्ष के उत्तर-पश्चिम में माल और मुसाफ़िरों का आना-जाना सिन्ध की घाटी की रेल द्वारा ही होता है। हम अनुमान कर सकते हैं कि वह स्थान जहाँ यह रेल समुद्रतट से मिलती है बड़ा नगर होगा। और है भी ऐसा ही। **कराँची** भारतवर्ष के

इस भाग का सब से अधिक महत्वशाली नगर है। भारत-साम्राज्य में कलकत्ता और बम्बई को छोड़ कर यह सब से अधिक चहल-पहल का बन्दरगाह है। रेल और सिंचाई ने कराँची को एक गाँव से बड़े नगर में परिवर्तन कर दिया। कलकत्ता, बम्बई या कानपुर की तरह यहाँ पर कारखानों में कोई सामान नहीं तैयार किया जाता। सिन्ध नदी जहाज़ों के काम की नहीं है, इसलिए पटना की तरह यह चहल-पहल का नदी-बन्दर भी नहीं है। इस प्रकार प्रकृति ने ही कराँची को भीतर की ओर फैले हुए देश से अलग रक्खा है। परन्तु जब से उसके उत्तम सुरक्षित बन्दर से पंजाब के उपजाऊ दुआबों को जोड़ती हुई रेल की लाइन बन गई है, और जब से सिंध और इन दुआबों की फ़सलों को बढ़ाने के लिए नहरें व बाँध बना दिये गये हैं, कराँची का व्यापार बड़े वेग से बढ़ रहा है। ब्रिटेन और योरुप के निवासियों का दैनिक भोजन गेहूँ की रोटी है, और अब कराँची ही पंजाब और सिन्ध की गेहूँ की फ़सलों को बाहर भेजने का मुख्य बन्दरगाह है। उत्तर-पश्चिम में गेहूँ की अच्छी फ़सल हो जाने के पश्चात् कराँची के बन्दर में वे सब जहाज़ नहीं खड़े हो सकते, जो योरुप के लिए गेहूँ लादने को तैयार रहते है। कराँची का एक और लाभ यह भी है कि यह इँगलैंड के लिए सब से अधिक निकट का भारतीय बन्दर है। यही बन्दरगाह है जहाँ से ग्रेट ब्रिटेन से सेनाएं उत्तरी-पश्चिमी सीमान्त स्थानों को अत्यन्त शीघ्रता से भेजी जा सकती हैं, यदि उस ओर से कोई बैरी हमारे देश पर आक्रमण करे। योरुप से आने-जाने वाले वायु-यानों के लिए हवाई स्टेशन भी यही है।

प्रश्न

१—पूर्वी और पश्चिमी मैदान की जलवायु और फ़सलों की तुलना करो।

२—बहुत स्पष्ट रूप से बताओ कि सिन्ध नदी का बेसिन सिंचाई की नहरों के लिए सब से अधिक उपयुक्त क्यों है।

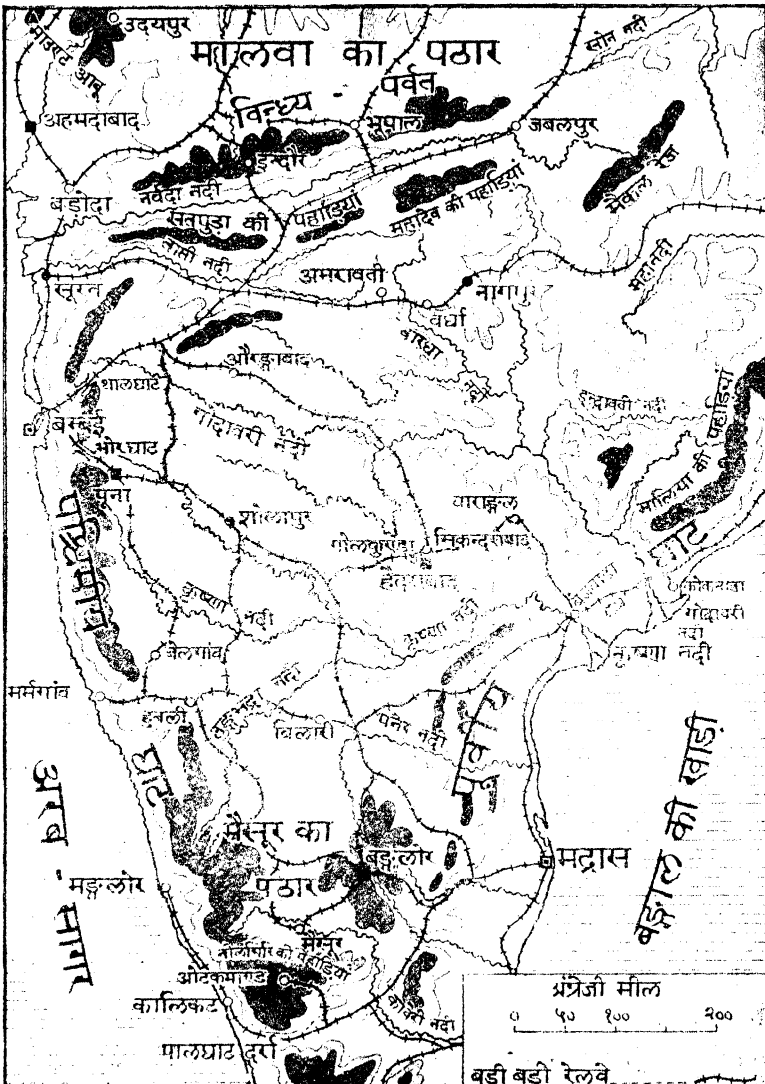
३—पेशावर, लाहोर, मुल्तान, शिकारपुर और कराँची की स्थिति बयान करो।

अध्याय ११

बड़ा पठार—नदियाँ, नगर और व्यापार

पठारों का प्रान्त। अब हम भारतवर्ष के तीसरे बड़े प्रान्त का वर्णन करेंगे। यह पठारों का प्रान्त है और पहाड़ी प्रान्त तथा बड़े मैदान से बिलकुल भिन्न है। इस प्रान्त में मैदानों के दक्षिण में स्थित भारतवर्ष का क़रीब क़रीब सारा भाग आ जाता है। हम इसको दो भागों में बाँट सकते हैं—(१) दक्षिण का पठार या 'दकन,' और (२) मध्य भारत का पठार।

(१) दक्षिण के पठार का आकार त्रिभुज का सा है, जिसका एक कोण दक्षिण की ओर है। इसके तीनों ओर पर्वत हैं। पश्चिम में पश्चिमी घाट, और पूर्व में पूर्वी घाट हैं। उत्तर की ओर विन्ध्याचल और सतपुड़ा की दुहरी श्रेणियाँ हैं: इनके सिलसिले में उत्तर-पूर्व की ओर कई पहाड़ियाँ चली गई हैं और अन्त में गंगा की घाटी के बिलकुल निकट राजमलह की पहाड़ियाँ हैं। भारतवर्ष का यह भाग चौरस नीचे मैदानों से बिलकुल भिन्न है। यह सभी जगह समुद्र के धरातल से १,००० फुट ऊँचा है, और कुछ स्थानों में जैसे मैसूर में यह ३,००० फुट से भी अधिक ऊँचा है। यहाँ पर पश्चिमी घाट कुछ स्थानों पर ६,००० फुट से अधिक ऊँचे हैं, और इनकी श्रेणी बहुत दूर तक समुद्र के पास पास चली गई है, जिसमें केवल एक या दो दर्रे हैं। दक्षिण के पूर्वी किनारे पर पूर्वी घाट हैं। ये पश्चिमी घाटों से बहुत नीचे हैं। ये टूटे हुए भी अधिक हैं, और कई नदियाँ गहरी घाटियाँ काटती हुई इनको पार करती हैं। भिन्न भिन्न स्थानों



दक्षिण का पठार—उसकी नदियाँ, और नगर।

में इन श्रेणियों के अलग अलग नाम हैं, और ये समुद्र से इतने निकट नहीं हैं। ये घाट पश्चिमी घाट से नीलगिरि पहाड़ियों पर मिलते हैं, जिनकी सब से ऊँची चोटी डोडाबट्टा समुद्र-तल से ८,६०० फुट ऊँची है। नदियों के मार्ग को देखने से मालूम होता है कि दक्षिण के पठार का ढाल पश्चिम से पूर्व की ओर है।

(२) मध्य भारत का पठार दकन के उत्तर में है। इसका आकार भी त्रिभुज का सा है, परन्तु इसका शीर्ष दक्षिण की ओर न हो कर पूर्व की ओर है। इस पठार के पश्चिम में अरावली की पहाड़ियाँ हैं, और दक्षिणी सीमा पर विंध्याचल पर्वत हैं। उत्तर की ओर कोई पहाड़ी नहीं है, और इस ओर यह पठार ढलता हुआ गंगा-यमुना की घाटी में मिल गया है। अरावली और विंध्याचल की पहाड़ियों के बीच में दक्षिण-पश्चिमी कोने पर इसका नाम मालवा का पठार है।

दकन और मध्य भारत के इन दोनों पठारों का अध्ययन हम एक साथ कर सकते हैं, क्योंकि ये दोनों मिल कर देश का एक ऐसा विस्तीर्ण भाग बनाते हैं जो भारत के शेष भागों से बिलकुल भिन्न है।

सब से पहली बात जो हम देखते हैं वह यह है कि **यह प्रान्त मैदानों की तरह चौरस नहीं है।** नक़शे में इस भाग में क़रीब क़रीब सभी स्थानों में पहाड़ियाँ दिखाई देती हैं। अरावली की पहाड़ियाँ, पूर्वी घाट और पश्चिमी घाट इसके किनारे पर हैं। इनको छोड़ कर दो और प्रसिद्ध श्रेणियाँ थोड़ी दूर तक इसमें भीतर की ओर जाती हैं, जिनके नाम विंध्याचल और सतपुड़ा हैं। नक़शे में पहाड़ियों की कई नीची श्रेणियाँ दिखाई गई हैं, जो सारे ही पठार पर भिन्न भिन्न दिशाओं में जाती हैं। इनके नाम दीवार के नक़शे से सीखे जा सकते हैं—जैसे कैमूर और राजमहल की पहाड़ियाँ जो

विंध्याचल से उत्तर-पूर्व की ओर गंगा नदी तक चली गई हैं, और महादेव तथा मेकल की पहाड़ियाँ और छोटा नागपुर के पठार।

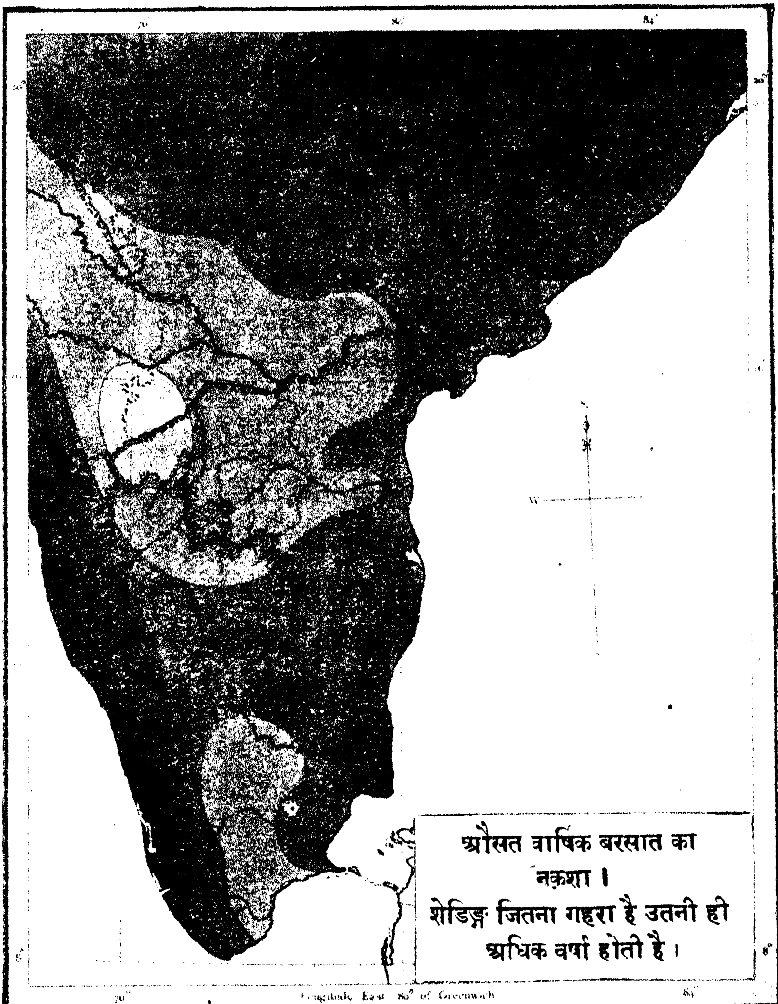
यह प्रान्त नीचा मैदान नहीं है। वास्तव में यह एक पठार है, जिसकी ऊँचाई समुद्र के धरातल से १,००० फुट से ३,००० फुट तक है। पहाड़ियों में तंग घाटियाँ हैं, जो नदियों ने बनाई हैं। प्रायः ये सभी नदियाँ तेज़ बहती हैं, और इनके पेटे चटियल हैं; केवल इनके किनारों पर ही एक तंग पट्टी जोती-बोयी जा सकती है। पहाड़ियाँ और पहाड़ जंगलों और लम्बी घास से ढके हुए हैं, जिन में जंगली जातियाँ गायों और भेड़ों को पाल कर अपना पेट भरती हैं। इसलिए इस पठार के बहुत से भाग चीते, भालू, हिरण और बिसन के शिकार के लिए प्रसिद्ध हैं। परन्तु दुर्भाग्यवश, पहाड़ियों के जंगलों में ज्वर का प्रकोप रहता है। हम इस प्रान्त का संक्षिप्त वर्णन इस प्रकार कर सकते हैं कि, यह एक विस्तृत पठार है जिस पर बीच बीच में तंग घाटियाँ और जंगलदार पहाड़ियाँ आ गई हैं।

इस बड़े पठार का बहाव मैदानों के बहाव से बिलकुल भिन्न है। मैदानों का सारा पानी दो स्थानों पर पहुंचता है—पश्चिम में सिन्ध नदी का डेल्टा और पूर्व में गंगा नदी का डेल्टा। परन्तु पठार की नदियाँ एक दूसरे से नहीं मिलती हैं; समुद्र पर उनके मुहाने बहुत दूर दूर हैं। चम्बल, बेतवा और सोन नदियों के बहाव से मालूम होता है कि मध्य भारत के पठार का बहाव उत्तर की ओर गंगा नदी तक है। महानदी, गोदावरी, कृष्णा और कावेरी नदियों के पथों से प्रगट होता है कि दक्षिण के पठार का ढाल पूर्व की ओर बंगाल की खाड़ी तक चला गया है। परन्तु उत्तर में दो नदियाँ नर्मदा और ताप्ती पश्चिम की ओर बह कर तंग घाटियों में होती हुई अरब सागर में गिरती हैं।

नक़शे को देख कर हम एक बात का और भी अनुमान कर सकते हैं। **पठार गहरी मिट्टी के मैदानों का नहीं बना हुआ है।** घाटियों को छोड़ कर इसके सभी भाग कड़ी चट्टानों के बने हुए हैं, जिन पर मिट्टी की पतली तह जमी हुई है। यहाँ नदियों ने अपने लिए रास्ते काट लिए हैं, और पहाड़ों से मिट्टी और रेत को ला कर अपने किनारों पर जमा कर दिया है। जब हम इस प्रान्त में यात्रा करते हैं, तो ऐसा कभी नहीं होता कि ऊँची धरती न दिखाई दे, और बहुधा कड़ी चट्टानों की ऊँची पहाड़ियाँ भी दिखाई देती हैं जिन्हें दुर्ग कहते हैं। प्राचीन काल में इनमें से कई पर क़िले बने हुए थे।

परन्तु अन्य भागों की तरह भारतवर्ष के इस भाग के विषय में भी सब से अधिक आवश्यक व जानने योग्य बात यहाँ की **वर्षा** है। क्या यहाँ भारी वर्षा होती है? अरब सागर से दक्षिणी-पश्चिमी मानसून जून, जुलाई, अगस्त और सितम्बर के महीनों में चलता है। यह दकन में भी आता है। जैसा हम पढ़ चुके हैं यह समुद्र की ओर पश्चिमी घाट की लम्बी श्रेणियों से टकराता है। यहाँ तरी पानी के रूप में बदल जाती है, और उस ओर तथा इन पर्वतों की चोटियों पर अच्छी वर्षा हो जाती है। यह दकन के पठार के लिए दुर्भाग्य की बात है कि पश्चिमी घाट मानसून के बादलों से क़रीब क़रीब सारी तरी ले लेते हैं और इन पर्वतों के पार करने के बाद पठार के लिए बहुत कम तरी रह जाती है। उदाहरण के लिए, इन घाटों के पश्चिमी ढाल पर साल में १०० इंच से ऊपर वर्षा होती है और कुछ स्थानों पर तो २०० इंच तक वर्षा होती है, परन्तु इनके पूर्वी ढाल पर कुछ ही मील भीतर केवल २० इंच वर्षा होती है।

पश्चिमी घाटों के उत्तरी सिरे पर विंध्याचल और सतपुड़ा की



औसत वार्षिक बरसात का नक़शा।
शेडिङ्ग जितना गहरा है उतनी ही अधिक वर्षा होती है।

श्रेणियाँ चली गई हैं। ये तट के किनारे किनारे नहीं गई हैं, किन्तु उससे समकोण बनाती हैं। इसलिए यहाँ पर मौसिमी हवाओं के बादल भीतर अधिक दूर तक जा सकते हैं, और यही कारण है कि पठार के इस भाग में दक्षिण की ओर पश्चिमी घाटों के पीछे के भाग की अपेक्षा अधिक वर्षा होती है। दक्षिण के उत्तर-पूर्वी कोने में भी जो गोदावरी और गंगा के बीच की ऊँची भूमि पर स्थित है कई पहाड़ियाँ हैं। ये उन पानी भरे बादलों को रोक लेती हैं जो अरब सागर से आते हैं, और उनको भी रोक लेती है जो बंगाल की खाड़ी से आते हैं। इस प्रकार दकन के शेष भाग की अपेक्षा इस भाग में वर्षा बहुत अच्छी हो जाती है। यही कारण है कि हमें यहाँ पहाड़ियों पर इतने जंगल मिलते हैं, और नदियों में इतनी घाटियाँ मिलती हैं। मध्य भारत के पठार पर वर्षा हलकी होती है। यह हिमालय से दूर है, और यहाँ बादलों को पकड़ने के लिए ऊंची पहाड़ियाँ नहीं हैं।

इसलिए हम कह सकते हैं कि **दक्षिण के पठार पर वर्षा प्रायः हलकी होती है,** परन्तु **उसके उत्तरी-पूर्वी भाग पर जो मध्य प्रदेश में है अच्छी वर्षा हो जाती है।** वर्ष के शेष भाग में अक्टूबर से मई तक पठार पर बहुत कम वर्षा होती है।

पठार की प्राकृतिक बनावट और उसकी वर्षा से हम कई आवश्यक बातें उसके विषय में बता सकते हैं।

१—बड़े मैदान की अपेक्षा यहाँ की नदियाँ छोटी और कम संख्या में हैं, क्योंकि यहाँ वर्षा भी बहुत कम होती है। परन्तु हमें यह ध्यान रखना चाहिए कि मध्य भारत जहाँ सब से अधिक वर्षा होती है अनेक नदियों का जन्म-स्थान है

२—मार्च से जून तक, गरम सूखे मौसिम में, जब मैदान की नदियों में हिमालय का तुषार गल कर आता रहता है, तो उन दिनों में पठार की नदियाँ प्रायः सूख सी जाती हैं, क्योंकि इनके उद्गम-स्थान तुषार से ढके हुए पर्वतों में नहीं हैं।

३—धरती पथरीली होने के कारण पठार पर गिरने वाला मेह धरती में नहीं सोखता, परन्तु शीघ्र ही नदियों में बह जाता है। यही कारण है कि पठार को नदियों में एक-दम से बाढ़ आ जाती है, और बहुत शीघ्र ही वे उतर भो जाती हैं। चम्बल, सोन और महानदी गहरी और आकस्मिक बाढ़ों के लिए प्रसिद्ध हैं। वर्ष के अधिकांश भाग में दक्षिण की सभो छोटी नदियाँ सूख जातो हैं।

४—पठार के धरातल के ढालू और चटियल होने के कारण नदियों से सिंचाई के लिए नहर नहीं निकाला जा सकतीं। इंजीनियर ऐसे स्थानों पर सुगमता से नहरें नहीं बना सकते जहाँ धरती पथरीली है, या जहाँ धरती का धरातल एक सा नहीं है और जहाँ की नदियाँ महीनों तक सूखी रहती हैं। इसलिए पठार पर कोई विशेष उपयोगी नहरें नहीं हैं।

५—यहाँ की नदियों में गरमी के मौसिम में बहुत कम पानी रह जाता है और वे चटियल देश पर होकर बहती हैं, इसलिए वे नाव चलाने के काम की नहीं हैं। कृष्णा, गोदावरी और नर्मदा नदियाँ भी नावों के अधिक काम की नहीं हैं। इस प्रकार ये नदियाँ ब्रह्मपुत्र और गंगा के मैदान की नदियों से जिनमें सहस्रों नावें और स्टीमर चलते हैं बिलकुल भिन्न हैं। यह बात नक़शे से भी मालूम होती है। मैदान के सभी नगर नदियों के किनारों पर बसे हुए हैं, क्योंकि उनके द्वारा बहुत व्यापार होता है; परन्तु पठार की नदियों के किनारे बहुत कम नगर बसे हुए हैं, क्योंकि ये नहीं खेई जा सकतीं।

६—दकन की कम वर्षा तथा उसकी प्राकृतिक बनावट और

मिट्टी से हम को मालूम होता है कि यहाँ खेतों की सिंचाई का ढंग मैदानों से बिलकुल भिन्न होगा।

मैदानों में	पठार में
(क) अनेक नदियाँ हैं जिन में गली हुई तुषार का पानी आता है, और जो चौरस धरातल पर मुलायम मिट्टी में हो कर बहती हैं। इसलिए इन से बहुत सी नहरें निकाली गई हैं।	(क) नदियाँ कम हैं जो गरमियों में प्रायः सूख जाती हैं, और धरती चट्टियल है। इसलिए यहाँ पर नहरें बहुत कम हैं।
(ख) अच्छी वर्षा और चिकनी मिट्टी तथा मुलायम धरती होने के कारण यहाँ धरातल के निकट ही बहुत पानी मिल जाता है। इसलिए यहाँ पर बहुत से कुएँ हैं, और उनको गहरा खोदने की आवश्यकता नहीं है।	(ख) वर्षा बहुत कम होती है, और इसलिए कुएँ भी बहुत थोड़े हैं। धरती चट्टियल है, और इसलिए कुओं के गलाने में कठिनाई पड़ती है।
(ग) धरातल चौरस है और मिट्टी मुलायम है। इसलिए तालाबों में पानी नहीं इकट्ठा किया जा सकता।	(ग) धरताल उचा-नीचा है और धरती चट्टियल है। इसलिए धरातल पर बहने वाला पानी तालाबों में एकत्रित किया जा सकता है।

इस प्रकार मैदानों में किसान अपने खेतों को अनेक नदियों, नहरों और कुओं द्वारा सींचता है, और इसलिए क़रीब क़रीब प्रत्येक भाग में धान की फ़सलें उगा सकता है। दकन में वह तालाब और बहुत थोड़े कुओं से काम लेता है, और इसलिए वहाँ प्रायः वह "सूखी"

फ़सलें पैदा करता है जैसे ज्वार, बाजरा, गेहूँ, चना, रूई आदि। वह धान उसी स्थान पर पैदा करता है, जहाँ तालाब बनाया जा सकता है, या कुआँ गलाया जा सकता है, या नदी द्वारा पानी पहुँचाया जा सकता है। हम समझ सकते हैं कि हलकी वर्षा और सिंचाई की नहरें कम होने के कारण **पठार उतना उपजाऊ नहीं है जितना मैदान।** अकाल अधिकतर पठार में ही पड़ा करता है। केवल नदियों के किनारों को छोड़ कर और कहीं चावल पैदा करने के लिए काफ़ी पानी नहीं मिलता। इसलिए मुख्य फ़सलें वे हैं जो बिना अधिक वर्षा के उग सकती हैं—जैसे ज्वार या चोलम, बाजरा या कुम्बू, रागी, दाल, चना आदि। पठार की ऊंचाई और जाड़ों तथा आरम्भिक बसन्त के सूखेपन के कारण पठार के उस भाग में जो गोदावरी के उत्तर में है गेहूँ पैदा होता है, जो केवल ठंडे मौसिम में ही जोता-बोया जा सकता है। दकन के कुछ भागों में—विशेषकर बम्बई प्रदेश, विहार और हैदराबाद राज्य में—उपजाऊ काली मिट्टी के बड़े बड़े भाग हैं, जिनमें खाद की आवश्यकता नहीं पड़ती और जिन में बहुत काल तक तरी रही आती है। यह मिट्टी रूई पैदा करने के लिए विशेष उपयुक्त है। गोदावरी और कृष्णा नदियों के बेसिनों की गिनती भारतवर्ष के मुख्य रूई पैदा करने वाले ज़िलों में की जा सकती है।

परन्तु सारे प्रान्त का विचार करते हुए पठार मैदान की भाँति उपजाऊ नहीं है। गंगा के मैदान में क़रीब क़रीब सारा ही देश जोता-बोया जाता है। परन्तु पठार का बहुत सा भाग या तो घास उगाने की भूमि है या रूई पैदा करने की धरती; और मध्य प्रदेश की पहाड़ियों पर घने जंगल हैं। धान विशेषकर नदी की घाटियों में ही बोया जाता है।

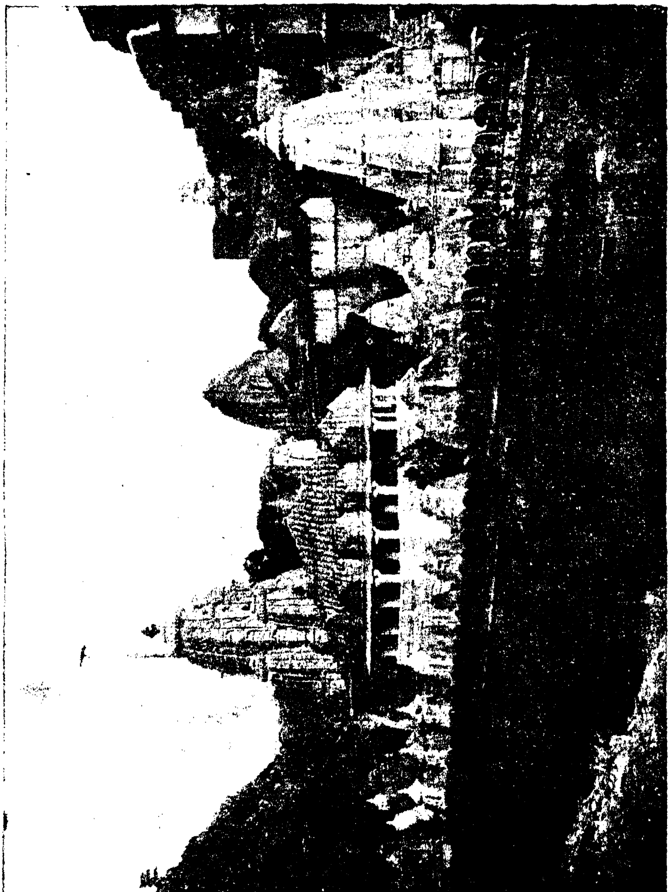
जनसंख्या। धरती अधिक अच्छी न होने से यह बात सहज ही में समझ में आ सकती है कि पठार में घनी आबादी क्यों नहीं है। बहुत से मनुष्यों का पेट भरने के लिए काफ़ी अन्न नहीं पैदा होता, और सूखा तथा अकाल बहुत पड़ा करते हैं। पठार में जितने मनुष्य एक वर्गमील भूमि पर रहते हैं, मैदान में उसके चौगुने प्रति वर्ग मील पर रहते हैं।



दक्षिण के मध्य में निज़ाम-राज्य की राजधानी, हैदराबाद नगर।

नगर और व्यापार। नक़शे से यह भी मालूम होता है कि मैदानों की अपेक्षा यहाँ बड़े नगर कम हैं। भारतवर्ष में ३३ नगर ऐसे हैं जिनकी जनसंख्या एक लाख से अधिक है। इन नगरों में से १५ गंगा-सिन्ध के मैदान में हैं और केवल ८ पठार पर बसे हुए हैं। उनके नाम ये हैं—**हैदराबाद, बंगलोर, पूना, नागपुर,**

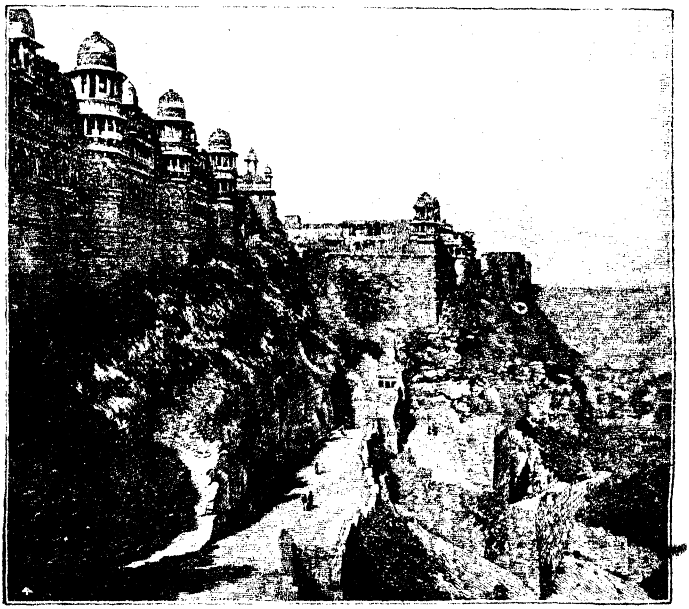
जयपुर, शोलापुर, अजमेर और जबलपुर। इसके



उदयपुर की झील के किनारे बड़ा मन्दिर।

अतिरिक्त, ये नगर मैदानों के नगरों से भिन्न प्रकार के हैं। मदानों के अधिकांश नगर, जैसे कलकत्ता, कानपुर, देहली, आगरा आदि

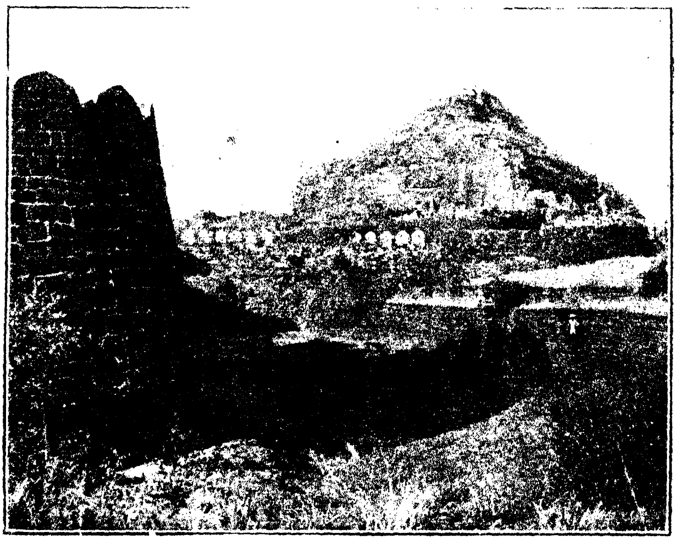
विस्तार में बढ़ते जा रहे हैं और व्यापार की बड़ी मंडियाँ हैं। परन्तु पठार के बहुत से नगर पुरानी राजधानियाँ हैं, जिन में वर्तमान व्यापार नाममात्र के लिए होता है। इस प्रकार मध्य भारत के पठार में अनेक रियासतों की राजधानियाँ, जैसे जयपुर, उदयपुर, चित्तौड़, ग्वालियर, इन्दौर और भूपाल व्यापार के बड़े केन्द्र नहीं हैं। वे



दक्षिण का एक प्रसिद्ध गढ़—ग्वालियर।

प्राचीन नगर हैं, जो बहुत काल हुआ प्रसिद्ध थे और अशान्ति के दिनों में बसाये गये थे और जहाँ मनुष्य सरदारों के क़िलों के चारों ओर रक्षा के लिए बस गये थे। आजकल शान्ति के दिनों में इन नगरों का व्यापार इनके निजी बाज़ारों के बाहर बिलकुल नहीं है। निज़ाम के राज्य की राजधानी हैदराबाद बड़ा नगर है, परन्तु उसके

विस्तार के विचार से उसमें बहुत कम व्यापार है और उसकी जनसंख्या घटती जा रही है। हैदराबाद राज्य के अन्य नगर, जैसे सिकन्दराबाद, गोलकुंडा, औरंगाबाद, बीदर, दौलताबाद और वारंगल पुरानी राजधानियाँ हैं, जहाँ प्राचीन समय में सरदारों ने अपने क़िले बना लिये थे और वे राज्य करते थे। परन्तु वर्तमान काल में यहाँ अधिक व्यापार नहीं होता। नागपुर और पूना मराठों की पुरानी राज-



दौलताबाद।

धानियाँ हैं। नागपुर दक्षिण के अन्य अधिकांश नगरों से बिलकुल भिन्न है। रेल की मुख्य लाइन पर अच्छी स्थिति होने के कारण और एक बड़े रूई पैदा करने वाले प्रान्त के केन्द्र पर होने के कारण यह नगर उन्नति कर रहा है। शोलापुर एक दूसरा ऐसा नगर है, जिसकी उन्नति रूई के कारण हुई है। इसमें आजकल बहुत से रूई के पुतलीघर और सूती कपड़ा बुनने के कारख़ाने हैं। जबलपुर

एक प्रसिद्ध रेलों-का-नगर है, जहाँ दो बड़ी लाइनें मिलती हैं। बंगलोर मैसूर राज्य का सब से बड़ा नगर है, परन्तु विस्तार के विचार से इसका व्यापार बहुत कम है। राज्य की राजधानी मैसूर में तो बिलकुल ही व्यापार नहीं है, परन्तु यह भारतवर्ष के अत्यन्त सुन्दर नगरों में से है। भारतवर्ष जैसे खेतिहर देश में वे नगर, जो ऐसे प्रान्त में हैं जहाँ वर्षा बहुत कम होती है और केवल थोड़ी सी ही फ़सलें उगाई जा सकती हैं, व्यापार के समृद्धिशाली केन्द्र नहीं हो सकते। भारतवर्ष के इस भाग में रूई की पैदावार इतनी अधिक होने के कारण एक-दो नगर रूई के केन्द्र भी हैं। बरार के खेतों की रूई का केन्द्र अमरावती है; वार्धा नदी की घाटी में वार्धा और हिंगनघाट हैं। बम्बई प्रदेश में पश्चिमी घाट के निकट शोलापुर, हुबली, धारवार और बेलगाँव हैं। ये नगर अपने आसपास के खेतों की रूई को इकट्ठा करते हैं और बम्बई के कारख़ानों को भेज देते हैं; परन्तु इन नगरों में अपने कारख़ाने भी हैं।

एक और चिन्ह से हम यह बतला सकते हैं कि पठार में बहुत कम व्यापार होता है। नक़शे से मालूम होता है कि **यहाँ रेलें अधिक नहीं हैं**। चौरस मैदानों की अपेक्षा जहाँ मिट्टी आसानी से खोदी जा सकती है पथरीले पठार पर रेलों का बनाना इतना सुगम नहीं है। परन्तु यदि पठार उपजाऊ होता, वहाँ आबादी घनी होती और अनेक बड़े उन्नतिशाली नगर होते, तो किसी न किसी प्रकार रेलें भी अवश्य बनाई जातीं। इसलिए जब हम यहाँ कम रेलें देखते हैं, तो यह एक दूसरा चिन्ह है कि पठार पर अधिक फ़सलें नहीं पैदा होतीं और यहाँ का व्यापार भी बहुत कम है।

प्राचीन काल में भारतवर्ष के इस भाग में समुद्र-तट से पहुँचना कठिन था। पश्चिम को ओर पश्चिमी घाट के सपाट और चटियल

ढाल हैं, जो उसे समुद्र से बिलकुल अलग कर देते हैं। पूर्व की ओर उस से चार बड़ी नदियाँ निकलती हैं; परन्तु वे भीतर की ओर खेने योग्य नहीं हैं, केवल मुहाने पर कुछ मील तक छोटी नावें आ-जा सकती हैं। हमें याद रखना चाहिए कि उन दिनों में बहुत कम सड़कें थीं और अच्छी सड़कें तो थीं ही नहीं। वर्तमान काल में रेलें समुद्र से भीतर की ओर बना दी गई हैं, परन्तु मैदानों की रेलों की अपेक्षा उनकी संख्या बहुत कम है। बम्बई से दकन में हो कर दो रेल की लाइनें पश्चिमी घाट को पार करती हैं—एक थाल घाट में हो कर जाती है और दूसरी भोर घाट में हो कर। एक और लाइन गोआ से भीतर की ओर जाती है।

दक्षिण के सब से ऊँचे भाग में, ठीक उस स्थान पर जहाँ पश्चिमी और पूर्वी घाट मिलते हैं, नीलगिरि पहाड़ियों के ऊपर दो छोटे पहाड़ी स्थान उटकमंड और कोनूर बसे हुए हैं। वहाँ तक एक तंग रेल की लाइन क़हवा और चाय के उपवनों में होती हुई पहाड़ियों के सपाट ढालों पर चक्कर काटती हुई पहुँचती है।

प्रश्न

१—पठार की नदियों की तुलना मैदान की नदियों से निम्नलिखित बातों में करो :—

(१) वर्षा, जिस से उन में पानी आता है;

(२) भूमि की प्राकृतिक बनावट जिस पर वे बहती हैं।

इस प्रकार (क) सिंचाई, (ख) खेये जाने की दृष्टि से उनकी उपयोगिता की तुलना करो।

२—प्राकृतिक बनावट, मिट्टी, वर्षा, सिंचाई, फ़सलें और जनसंख्या की दृष्टि से पठार के प्रान्त की बड़े मैदान से तुलना करो।

३—पठार के छः बड़े नगरों के नाम लो और उनकी स्थिति बतलाओ। संक्षेप में यह भी बतलाओ कि प्रत्येक किस लिए प्रसिद्ध है।

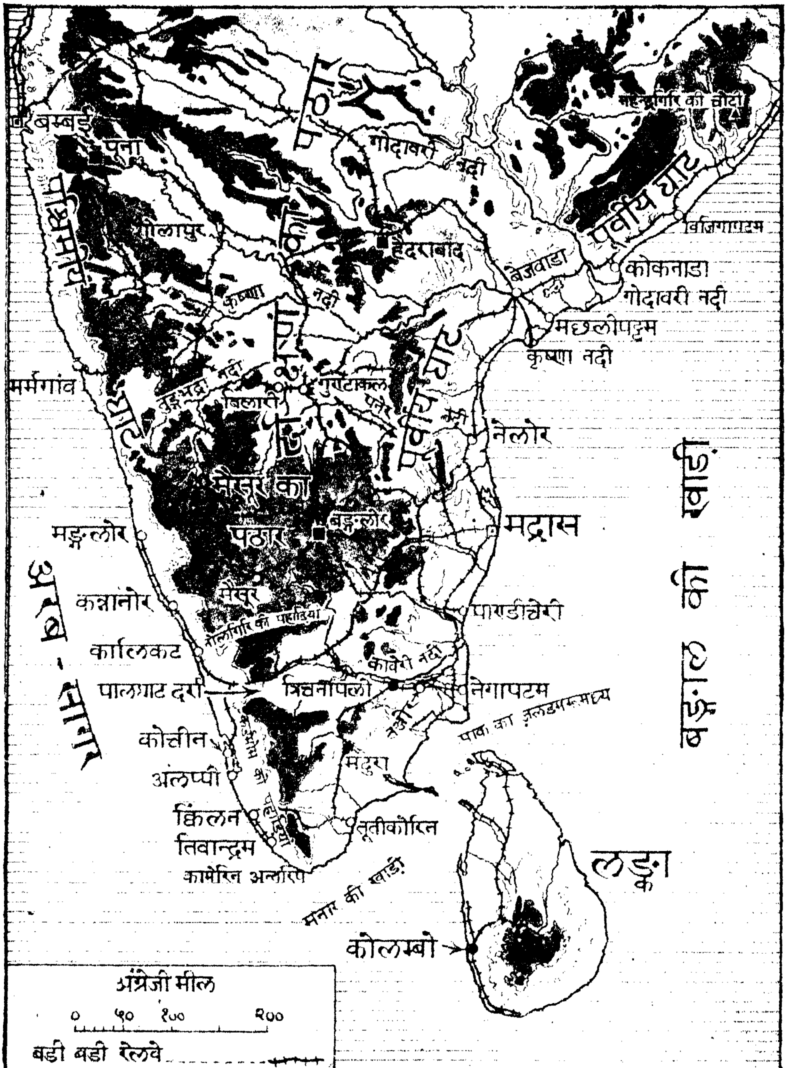
अध्याय १२

समुद्रतट के मैदान—फ़सलें और बन्दरगाह

समुद्रतट के मैदानों का प्रान्त। अब हम भारतवर्ष के चौथे प्रान्त की सैर करेंगे जो शेष तीनों प्रान्तों से बिलकुल भिन्न है, और जिसे "तटीय मैदानों का प्रान्त" कह सकते हैं। भारतवर्ष के प्रायद्वीप के सारे तट के किनारे किनारे पठार के सिरे और खुले हुए समुद्र के बीच में थल की एक नीची पट्टी है।

पच्छिमी समुद्र-तट का मैदान खम्भात की खाड़ी से कुमारी अन्तरीप तक चला गया है। यह बहुत सकरा है, क्योंकि यहाँ पश्चिमी घाट समुद्र के बहुत निकट हैं। पूर्वी तट की पट्टी अधिक चौड़ी है, क्योंकि इस ओर पूर्वी घाट समुद्र-तट के निकट नहीं हैं, परन्तु भीतर की ओर प्रायद्वीप के आरपार पश्चिमी घाट से मिलने के लिए मुड़ जाते हैं। यह पट्टी गंगा नदी के डेल्टा से कुमारी अन्तरीप तक चली गई है। यह दक्षिण में सब से चौड़ी है, जहाँ यह भीतर की ओर पश्चिमी घाट के उस भाग तक फैली हुई है जो प्रायद्वीप के सिरे तक चला गया है। इन दोनों तटीय मैदानों का सारा भाग मिट्टी से ढका हुआ है, जो प्रायः उस कीचड़ और रेत की बनी हुई है जिसे पठार पर बहने वाली नदियाँ अपने साथ लाई हैं।

पश्चिमी समुद्रतट का मैदान, जैसा नक़शे से मालूम होता है, सकरा है। परन्तु हमको याद रखना चाहिए कि यह भाग भारतवर्ष का वह भाग है जिसमें उत्तरी-पश्चिमी मानसून पूरे बल के साथ आता है। पानी से भरे हुए बादल अरब सागर से हवा द्वारा

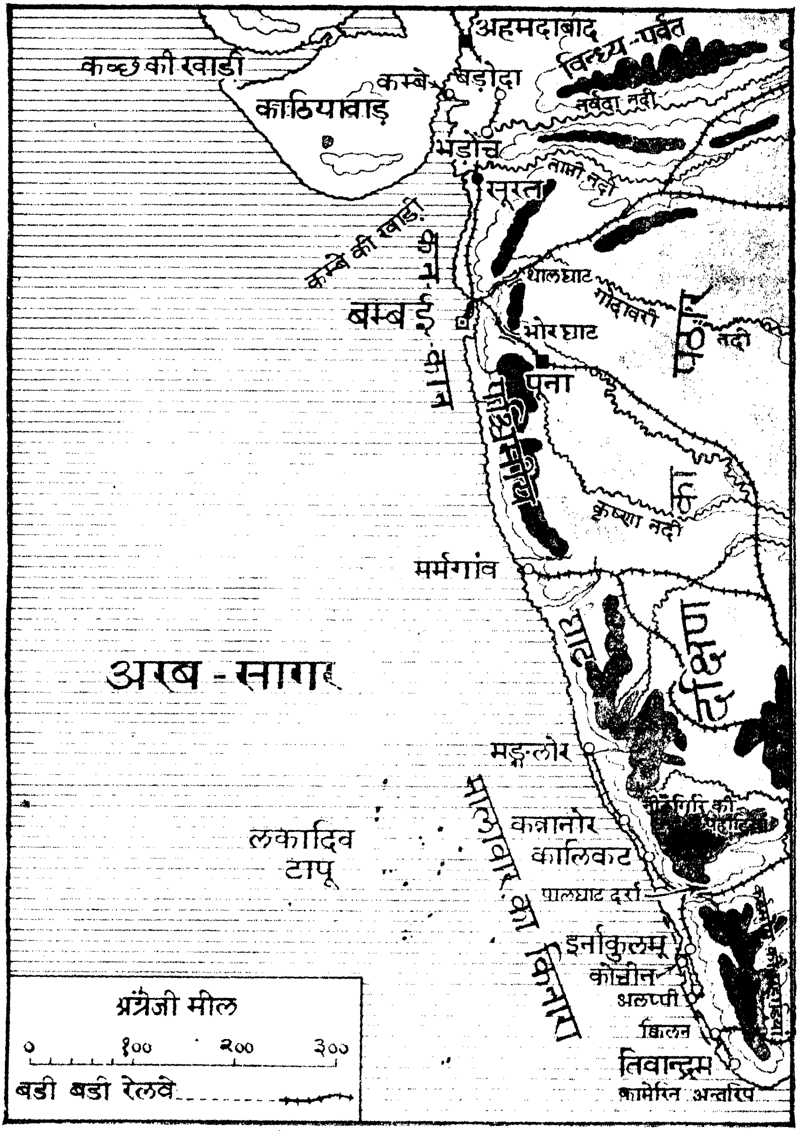


भारतवर्ष का प्रायद्वीप।

उड़ आते हैं, और कुछ मील भीतर की ओर स्थित पश्चिमी घाट के सपाट और चटियल ढालों से टकराते हैं। इसलिए यहाँ बहुत अच्छी वर्षा होती है—औसत १०० इंच प्रति वर्ष है; परन्तु कुछ भागों में २०० इंच के क़रीब वर्षा होती है। इस अधिक वर्षा के कारण समुद्र-तट के मैदान पर अनेक नदियाँ बहती हैं, किन्तु ये समुद्र से पहाड़ों की निकटता के कारण छोटी और तेज़ हैं और इसलिए अधिक उपयोगी नहीं हैं।

परन्तु अधिक वर्षा के कारण इस समुद्रतट के मैदान की मिट्टी बहुत उपजाऊ है और चावल की पैदावार के लिए अत्यन्त उपयुक्त है। धान के बहुत से लहलहे खेत हैं, और कहीं कहीं वर्ष में तीन फ़सलें बोयी जाती हैं। सभी प्रकार के ताड़ (खजूर को छोड़ कर, जिसे बहुत सूखी जलवायु की आवश्यकता है) फूलते फलते हैं, विशेषकर नारियल जिसे रेतीले समुद्रतट और अधिक वर्षा की आवश्यकता है। इससे जटा और गोला मिलते हैं। सुपारी का पेड़ भी बहुत पैदा होता है। भारी वर्षा के कारण इमारती लकड़ी भी पैदा होती है और यहाँ घाट जंगलों से ढके हुए हैं, जिनका मुख्य वृक्ष सागौन है। यह तट गरम मसालों के लिए सदा से प्रसिद्ध रहा है। मुख्य मसाले काली मिर्च, अदरक और इलायची हैं। समुद्र से दूर पहाड़ियों पर क़हवा और चाय अधिक बोयी जाती है, और नीची घाटियों पर रबड़ के पेड़ उगा दिये गये हैं। मिट्टी के उपजाऊ होने के कारण आबादी घनी है। यह सारा तटीय मैदान गाँवों से भरा पड़ा है, जो नारियल के कुंज, पानों के उपवन और चावल के खेतों के बीच में स्थित हैं।

अहमदाबाद, सूरत और **बम्बई** को छोड़ कर कोई बड़े नगर नहीं हैं। परन्तु कई छोटे छोटे बन्दरगाहों द्वारा समुद्री व्यापार

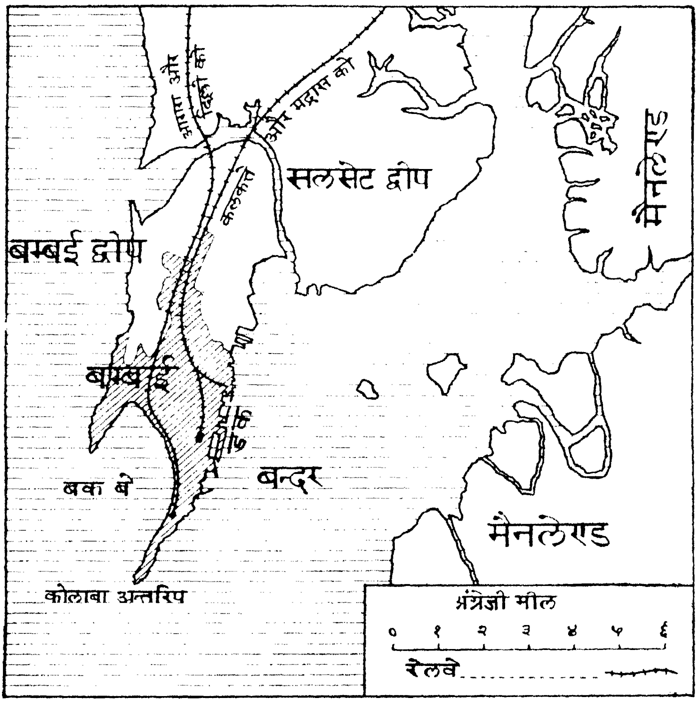


सकरे पश्चिमी तट के बन्दरगाह

होता है, जैसे **क्विलन, अलेपी, कोचीन, कालीकट, मँगलोर** और **गोआ**। अहमदाबाद काठियावाड़ प्रायद्वीप की गर्दन पर स्थित है। यह गुजरात के उपजाऊ रूई पैदा करने वाले प्रान्त के बीच में चहल-पहल का उन्नतिशील नगर है। इसमें ६० से अधिक रूई के कारखाने हैं। तट के किनारे किनारे एक रेल सूरत और बम्बई को गई है। सूरत भी रूई बुनने वाला नगर है, परन्तु उसका समुद्री व्यापार अब कम हो गया है। अँगरेज़ भारतवर्ष में सब से पहले यहीं बसे थे। प्राचीन काल में अरब, डच, पुर्तगाल वाले और अँगरेज़ सौदागर इस तट से बहुत व्यापार करते थे। तट के किनारे छोटे नगरों में वे पुराने क़िले अब भी देख पड़ते हैं, जो उन्होंने अपनी कोठियों की रक्षा के हेतु बनाये थे। गोआ अब भी पुर्तगाल वालों के अधिकार में है। परन्तु बम्बई को छोड़ कर कोई भी इतने बड़े बन्दर नहीं हैं, जिनमें आजकल के बड़े जहाज़ आ-जा सकें। इसलिए इस प्रान्त का व्यापार अधिकतर तटीय ही है, अर्थात् छोटे छोटे जहाज़ नीचे मैदानों की उपज जैसे गोला, जटा, नारियल, काली मिर्च और सोंठ, तथा पहाड़ियों की उपज जैसे चाय, इलायची, क़हवा और सागौन की लकड़ी को इकट्ठा करते हैं; और इनको बड़े बड़े बन्दरों में ले जाते हैं, जैसे बम्बई को या लंका में कोलम्बो को। इन बन्दरों से यह माल बड़े जहाज़ों में लाद कर विदेशों को भेजा जाता है। इस तट के दक्षिणी भाग (मलाबार तट) के व्यापार को उन लगूनों से बड़ी सहायता मिलती है, जो समुद्र से मिले हुए हैं और जो मीलों दूर तक किनारे किनारे चले गये हैं। कोचीन मलाबार तट का मुख्य बन्दरगाह है। इसका कारण कुछ तो यह है कि उसका बन्दर छोटे जहाज़ों के लिए अच्छा है, और कुछ यह भी है कि यह लगूनों द्वारा तट के शेष भाग से मिला हुआ है।

कोचीन का लगून १२० मील लम्बा है। आशा की जाती है कि किसी दिन वहाँ पर गहरा बन्दर बन जायगा।

परन्तु इस तट का सब से प्रसिद्ध नगर बम्बई है, और यह अपनी स्थिति के कारण प्रसिद्ध हो गया है। यह एक टापू



बम्बई।

के उस ओर बसा हुआ है, जिधर हवाओं का बचाव रहता है। इस टापू से उसके बन्दर की रक्षा होती है, जिससे बड़े बड़े जहाज़ मानसून की आँधी के दिनों में भी वहाँ के शान्त पानी में लंगर डाल सकते हैं।

हिन्दुस्तान के पच्छिमी किनारे पर सिवाय कराँची के यही एक बन्दर है, जिसमें बड़े जहाज़ आ-जा सकते हैं। कराँची को छोड़ कर यह अन्य भारतीय बन्दरगाहों की अपेक्षा योरुप के लिए सब से निकट का बन्दरगाह है। यही वह समुद्री द्वार है, जिसके द्वारा भारतवर्ष का योरुप और अफ़्रीका से व्यापार होता है। थल पर भी इसकी स्थिति बहुत उपयोगी है। अन्य किसी बन्दरगाह की अपेक्षा बम्बई भारतवर्ष के केन्द्र के अधिक निकट है, और इसलिए अन्य किसी दूसरे भारतीय बन्दरगाह की अपेक्षा इसमें अधिक क्षेत्रफल की भूमि का माल आता-जाता है। इसके अतिरिक्त, बम्बई भारतवर्ष का सब से बड़ा शिल्प का नगर है। यह गुजरात, बरार और दकन के रूई पैदा करने वाले ज़िलों के निकट स्थित है, और इससे यह भारतवर्ष के रूई कातने और सूत बुनने के व्यापार का मुख्य केन्द्र हो गया है। इस तट की तर वायु भी रूई के बुनने और कातने के लिए बहुत उपयुक्त है। रूई की फ़सल के पश्चात् दकन के घाटों के नीचे उसके कारख़ानों के लिए रेलों में भर कर कपास लाया जाता है। बहुत सा सूती कपड़ा जो बम्बई में बुना जाता है अफ़्रीका, चीन और जापान को भेज दिया जाता है। इस तट के शेष भाग की तरह बम्बई प्रायद्वीप के भीतरी भाग से ऊंचे पश्चिमी घाटों द्वारा अलग हो रहा है। परन्तु यह कमी रेलों द्वारा दूर हो जाती है। दो रेल इसको भारत के शेष भाग से मिलाती हैं, जो इन पर्वतों के सपाट दर्रों में हो कर पूर्व की ओर कलकत्ता और दक्षिण-पूर्व की ओर मद्रास को जाती हैं। एक और रेल तट के किनारे किनारे सूरत और अहमदाबाद हो कर आगरा और देहली को गई है। परन्तु घाटों से बम्बई को लाभ भी है। सन् १६१५ में 'टाटा हाइड्रो इलेक्ट्रिक स्कीम' (टाटा का बिजली का कारख़ाना) इन पर्वतों पर खोला गया। यहाँ ऊंची घाटियों में पत्थर के बाँध बनाये गये हैं।

इनमें मानसून का मेह जमा कर लिया जाता है, जो यहाँ पर वर्ष में ५०० इंच से ऊपर बतलाया जाता है। इन बाँधों का पानी १,७३५ फुट की ऊँचाई से नलों द्वारा नीचे गिराया जाता है। इसके बड़े बल से 'टरबाइन' (बिजली पैदा करने के पहिये) घूमते हैं। तारों द्वारा यह बिजली बम्बई पहुंचाई जाती है, जो यहाँ से ४० मील से अधिक दूर है। वहाँ इससे कारख़ाने चलाये जाते हैं, मकान और सड़कों पर रोशनी होती है और बम्बई और पूना के बीच की रेलें चलाई जाती हैं। इस युक्ति के द्वारा पानी का बहुत बड़ा परिमाण जो पहले समुद्र को अकारथ जाता था अब बहुत बड़े उपयोगी काम में ले लिया जाता है। अन्य बाँध भी ऐसे ही कामों के लिए बम्बई के पीछे पर्वत की घाटियों में बनाये गये हैं।

इस लम्बे तटीय मैदान की उपयोगिता में एक बात बाधा डालने वाली यह है कि यह भारत के शेष भाग से पश्चिमी घाट की ऊँची श्रेणियों द्वारा पृथक् हो रहा है। इस प्रकार मलाबार तट के निवासियों के रीति-रिवाज और भाषा भारत के शेष भाग से बहुत भिन्न हैं। इन पर्वतों के कारण व्यापारी भी सुगमतापूर्वक पार नहीं आ-जा सकते थे। परन्तु वर्तमान काल में यह कठिनाई **रेलों** द्वारा दूर कर दी गई है। हम देख चुके हैं कि तीन मुख्य रेल बम्बई से जाती हैं। एक और मंगलोर से कालीकट को जाती है, जो पालघाट दर्रे के द्वारा मद्रास को पहुंचाती है। गोआ भी रेल द्वारा दकन से मिला हुआ है। एक और भी रेल की लाइन दक्षिण में त्रिवेन्द्रम् और क्वीलन को तिनेवेली और मदूरा से अब मिलाती है।

पूर्वी समुद्र तट का मैदान, जैसा नक़शे से मालूम होता है, अधिक लम्बा है और दक्षिणी सिरे पर पश्चिमी समुद्रतट के मैदान की अपेक्षा अधिक चौड़ा है। इसके विषय में सब से

अधिक आवश्यक बात जानने योग्य यह है कि यहाँ की वर्षा बहुत कम है। वष में केवल ४० से ५० इंच तक मेह बरसता है। ऊपर के आधे भाग में, अधिकांश वर्षा दक्षिणी पश्चिमी मानसून से होती है; दक्षिण के आधे भाग में वर्षा बाद को होती है, अर्थात् उत्तरी-पूर्वी या जाड़े के मानसून द्वारा होती है। परन्तु इस तट को एक बड़ा लाभ यह है कि थल पर लम्बा ढाल होने के कारण अनेक बड़ी नदियाँ इस भाग में हो कर बहती हैं, और सब से बड़ी चार नदियों में बड़े बड़े डेल्टे हैं—महानदी, गोदावरी, कृष्णा और कावेरी। पठार को छोड़ने के पश्चात् ये नदियाँ समुद्रतट के चौरस मैदान पर हो कर बहती हैं। इसलिए इनकी धाराएँ भी धीमी पड़ जाती हैं, और वे बड़े बड़े डेल्टे बना डालती हैं। इन डेल्टों के सिरों पर नदियों के आरपार बाँध बना दिये गये हैं। इन बाँधों से पानी अनेक छोटी और बड़ी नहरों द्वारा आसपास की मीलों दूर धरती को सींचने और उपजाऊ बनाने के लिए पहुँचाया जाता है। इस प्रकार इन डेल्टाओं पर मीलों दूर तक खेत से खेत सटे हुए हैं, और इसलिए ये इस तट के निवासियों का अधिकांश भोजन पैदा करते हैं। पानी की अधिकता के कारण मुख्य फ़सल धान है, और अच्छी भूमि पर गन्ना भी पैदा होता है। इस तटीय मैदान के अन्य भागों में, जहाँ पानी धरती के गड्ढों, अर्थात् तालाबों, में जमा किया जा सकता है या कुओं से निकाला जाता है, धान पैदा होता है। सूखे भागों में ज्वार, बाजरा, मटर और तेलहन, जिनको कम पानी की आवश्यकता है, अधिकतर बोये जाते हैं।

मद्रास प्रान्त की सरकार ने वैगई नदी पर सिंचाई की एक विचित्र युक्ति निकाली है। पैरियार नदी के आरपार, जो पश्चिमी घाटों से निकल कर पच्छिम की ओर बहती है, एक बहुत बड़ा पत्थर का बाँध बना दिया है। फिर, इन पहाड़ियों को काट कर नीचे



चौरस पूर्वी तट, और उसके डेल्टे ।

नीचे एक सुरंग बनाई गई है, जिसके द्वारा यह पानी पूर्व की ओर बह कर देश के बहुत बड़े भाग को सींचता है, और तत्पश्चात् वेंगई नदी में बह जाता है। इस प्रकार वह पानी जो पहले अरब सागर में अकारथ बह जाता था, अब प्रायद्वीप के पार बह कर बंगाल की खाड़ी में पहुँचता है, और मार्ग में जिस प्रान्त पर हो कर बहता है उसे ख़ूब सींचता जाता है।

यहाँ पर कोई ऐसे प्रसिद्ध लगून नहीं हैं जैसे मलाबार तट के किनारे किनारे हैं; परन्तु महानदी और गोदावरी के डेल्टाओं पर अनेक नहरें हैं, जिनमें नावें चलती हैं। तट के निकट बकिंघम नहर कृष्णा नदी के डेल्टा को मद्रास से जोड़ती है, और आगे दक्षिण की ओर जाती है। इस समुद्रतट पर एक रेल की लाइन कलकत्ते से मद्रास को और आगे दक्षिण में तूतीकोरिन तक जाती है।

जनसंख्या और नगर। अच्छी वर्षा और उपजाऊ धरती के कारण आबादी घनी है, विशेषकर डेल्टाओं में। **कटक** महानदी के डेल्टा के बीच में है और उसके व्यापार का केन्द्र है। उसी के निकट पुरी है जो हिन्दू धर्म का बड़ा पवित्र स्थान है, और इसलिए बहुत बड़ा तीर्थ है। गोदावरी के डेल्टा के तट पर **कोकोनडा** द्वारा इस उपजाऊ प्रान्त की उपज बाहर भेजी जाती है। कावेरी के उपजाऊ डेल्टा पर दो बड़े नगर **तंजौर** और **त्रिचनापली** हैं। तंजौर के आसपास का डेल्टा-प्रान्त बहुत अधिक नहरें होने के कारण कभी कभी "दक्षिण भारत का उपवन" कहलाता है। एक और बड़ा नगर **मदूरा** वेंगई नदी पर है, जो एक छोटी सी नदी है परन्तु अधिक चावल पैदा करने वाले बड़े प्रान्त को सींचती है। उसके कारख़ानों में आसपास के प्रान्त में पैदा होने वाली रूई काती और

बुनी जाती है। मदूरा, त्रिचनापली और तंजौर सब प्राचीन नगर हैं। प्रत्येक में प्रसिद्ध मन्दिर हैं। किसी अच्छे नक़शे में बहुत से छोटे छोटे बन्दरगाह तट के किनारे देख पड़ेंगे। कावेरी के डल्टा पर **नागापट्टम** का बन्दरगाह है। **पांडचेरी** फ़रासीसियों का बन्दरगाह है: यहाँ से आसपास के खेतों में उगने वाली मूँगफलियाँ मारसेल्स को भेजी जाती हैं। आगे दक्षिण में चल कर **तूतीकोरन** उपयोगी बन्दरगाह है, क्योंकि भारतवर्ष और लंका का व्यापार इसी के द्वारा होता है।

परन्तु इस तट पर सब से बड़ा और उपयोगी नगर **मद्रास** है, जिसमें पाँच लाख से अधिक मनुष्य रहते हैं। इसमें कई चमड़े के कारख़ाने हैं और यहाँ से खाल और चमड़ा विदेशों को भेजे जाते हैं। यहाँ रूई के दो बड़े पुतलीघर हैं। यह एक बहुत बड़े भीतरी प्रान्त का बन्दरगाह है। नगर में एक विश्वविद्यालय और कई कालेज तथा स्कूल हैं। यहाँ से रेलें चार दिशाओं में जाती हैं। एक रेल की लाइन समुद्रतट के सकरे मैदान में उत्तर की ओर चली गई है, जो कृष्णा, गोदावरी और महानदी के डेल्टाओं के सिरों को पार करती हुई कलकत्ते तक पहुँचती है। दो और रेलें इसको पश्चिमी समुद्रतट से मिलाती हैं। एक उत्तर-पश्चिम को ओर दकन के पठार पर चढ़ कर बम्बई को जाती है; दूसरी पच्छिम की ओर पालघाट दर्रे में होकर कालीकट, मंगलोर और अरनाक्यूलम् को जाती है। साउथ इंडियन रेलवे (दक्षिणी भारतीय रेल) दक्षिण की ओर तंजौर और त्रिचनापली हो कर मदूरा को गई है। मदूरा से रेलें धनुषकोटी और तूतीकोरन को जाती हैं।

यद्यपि मद्रास भारतवर्ष का तीसरा बड़ा नगर है, तथापि कलकत्ता, बम्बई या कानपुर की तरह यह अधिक व्यापार या शिल्प

का नगर नहीं है। इसमें न तो कलकत्ते की तरह पाट, और न बम्बई की तरह रूई बहुत अधिक परिमाण में काती तथा बुनी जाती है। न यह इन दोनों नगरों की तरह बड़ा बन्दरगाह ही है। इसका एक कारण यह है कि इसके बन्दर में बड़ी आँधियों के समय जहाज़ों की भली भाँति रक्षा नहीं हो सकती। नक़शे से एक दूसरा कारण और भी मालूम होता है। कलकत्ते की तरह इसके पीछे उतना बड़ा उपजाऊ मैदान नहीं है, जिसमें पाट, गेहूँ और चावल उग सकें जिनकी विदेशों में माँग रहती है। निकट कोई कोयले की खानें भी नहीं हैं। तीसरा कारण यह है कि पठार के पूर्वी और पश्चिमी किनारों पर अनेक बन्दरगाह हैं, जो उसके समुद्री व्यापार को बाँट लेते हैं। इस प्रकार मद्रास, कलकत्ता या कराँची की तरह भाग्यशाली नहीं है। बड़े मैदान के समुद्री फाटकों पर स्थित होने के कारण ये नगर प्रायः सारे उत्तरी भारत के विदेशी व्यापार के लिए द्वार हैं। इसी प्रकार रंगून ब्रह्मा का फाटक है। परन्तु दक्षिणी भारत में, थल के आकार के कारण, विदेशी व्यापार दोनों तटों पर कई बन्दरगाहों में बट गया है। इसलिए कोकानडा, नीगापट्टम, कोचीन और कालीकट आदि बन्दरगाहों के साथ साथ मद्रास को व्यापार का केवल एक भाग ही मिलता है। इसका बन्दर भी प्राकृतिक नहीं है। मोटी कंकरीट की दीवालें विशाल भुजाओं की तरह रेतीले तट से समुद्र में बना दी गई हैं जो जहाज़ों की रक्षा करती हैं। यह बन्दर हाल में गहरा कर दिया गया है और इसका मुँह उत्तर की ओर बना दिया गया है, जिससे समुद्र की धारा उसे रेत से न भर दे।

प्रश्न

१—कोनकन और मलाबार तटों की जलवायु और वनस्पति वर्णन करो। उनके मुख्य बन्दरगाहों के नाम लो, और उनके व्यापार का वर्णन करो। बम्बई को समुद्री व्यापार के लिए कौन कौन लाभ हैं? उसकी तुलना मद्रास से करो।

२—यह कहा जाता है कि भारतवर्ष की सारी वर्षा का $\frac{1}{6}$ भाग इस तटीय मैदान पर "नष्ट" हो जाता है। समझाओ कि इससे क्या आशय है। यह बतलाओ कि बम्बई-सरकार इस वर्षा का अधिक उपयोग किस प्रकार कर रही है।

३—पश्चिमी घाट से पश्चिमी तटीय मैदान को कौन कौन से लाभ हैं और कौन कौन सी हानियाँ हैं?

४—पूर्वी तटीय मैदान का नक़शा खींचो, और उसमें डेल्टे तथा मुख्य नगर दिखाओ।

अध्याय १३

तटीय मैदानों पर और वहाँ से भीतर के देश में कुछ यात्राएँ

भारतवर्ष के तटीय मैदानों और उनके बीच में स्थित दक्षिण के पठार का भूगोल हम मद्रास से रेल द्वारा कुछ यात्राएँ कर के समझ सकते हैं। हमारी पहली यात्रा उत्तर की ओर तट के किनारे किनारे बड़ी लाइन पर होती है, जो कलकत्ते जाती है। सारे मार्ग पर हमको बाईं ओर पूर्वी घाट दिखाई देते हैं, कभी समीप और कभी दूर। उनकी चोटियाँ उजाड़ और चटियल हैं, और उनके ढाल जंगलों से ढके हुए हैं। मद्रास से थोड़ी ही दूर आगे चल कर पुलीकट झील दिखाई देने लगती है। यह समुद्र से लगूनों द्वारा जुड़ी हुई है। इन के किनारों पर बहुत सा नमक बनाया जाता है, और घोंघों को इकट्ठा कर के उन्हें जला कर चूना बनाया जाता है। बकिंघम नहर द्वारा, जो झील से जुड़ी हुई है, नमक, चूना और जलाने की लकड़ी से भरी हुई नावें मद्रास को जाती हैं।

केवल एक या दो स्थानों पर ही हमारी रेल समुद्र के बिलकुल निकट चलती है। सारे मार्ग में तटीय मैदान चौरस है। इसलिए रेल बनाने में कठिनाई नहीं पड़ी थी, और यहाँ कोई सुरंगें नहीं हैं। सब से बड़ी असुविधा यह थी कि इतनी नदियों पर पुल कैसे बनाये जायं। पहली नदी जो हमें मिलती है, पिनार है। दायें किनारे पर स्थित नैलोर नगर के निकट बहुत सी चावल की भूमि को यह सींचती है। एक रात की यात्रा के पश्चात् हम कृष्णा के बड़े पुल

को पार करते हैं, और बेज़वाड़ा स्टेशन पर पहुचते हैं। नक़शे से मालूम होता है कि बेज़वाड़ा क्यों प्रसिद्ध है। यह एक बड़ी नदी के मिलने के स्थान पर स्थित है। यहाँ से चारों ओर रेल की लाइनें जाती हैं। एक उत्तर-पच्छिम की ओर घाटों पर चढ़ कर हैदराबाद रियासत में पहुँचती है। एक छोटी लाइन पूर्वी घाट की अनामलय श्रेणी को पार करके गुण्टकल जंकशन पहुँचती है, और वहाँ से एक-दम प्रायद्वीप के उस पार पश्चिमी तट पर पहुँचती हैं। एक और लाइन कृष्णा के डेल्टा को पार कर के मसलीपट्टम् के बन्दरगाह को पहुंचती है। बेज़वाड़ा नदी के डेल्टा के सिरे पर है, इसलिए यह नदी-बन्दर है, और यहाँ बहुत सी नावें देख पड़ती हैं। कृष्णा का बड़ा बाँध यहाँ से बहुत निकट है, जिस से बैज़वाड़ा वह स्थान है जहाँ से डेल्टा के आर-पार नहरें खोदी गई हैं। एक नहर बकिंहम नहर से मिलती है; दूसरी कृष्णा को गोदावरी से जोड़ती है। जैसे हम डेल्टा पर यात्रा करते हैं हमें मार्ग में नहर में चलती हुई नावों के बड़े बड़े बादबान दिखाई देते हैं।

ज्यों हीं हम गोदावरी के पुल को पार करते हैं, जो एक मील से अधिक लम्बा है, हम राजामन्द्री नामक दूसरे नदी बन्दर पर पहुचते हैं। बरसात के मौसिम में नदी बहुत चौड़ी और गहरी हो जाती है, और उसमें बहुत सी नावें चलती हैं। वे समुद्र-तट पर तैयार किये गये नमक को और डेल्टा पर पैदा होने वाले चावल को लाद कर नदी के द्वारा भीतर के स्थानों को पहुँचाती हैं। नीचे की ओर पूर्वी घाट के जंगलों से काटी हुई लकड़ी और बाँस के बेड़े बहा दिये जाते हैं। मानसून के मेह के पश्चात् डेल्टा से दकन में सौ मील से अधिक दूरी तक नावें खेई जा सकती हैं।

जब हम कृष्णा और कावेरी के चौड़े डेल्टाओं को पार करते हैं, तो ऐसा मालूम होता है कि हम एक विस्तृत उपवन में हो कर

जा रहे हैं। भूमि उपजाऊ है और उस पर आसानी से हल चलाया जा सकता है ; नदी से बहुत से जल-मार्ग बना दिये गये हैं, और कुए आसानी से खोदे जा सकते हैं। जिस किसी ओर हमारी दृष्टि जाती है, मीलों दूर तक खेत ही खेत दिखाई पड़ते हैं। रेल की एक शाख द्वारा या नहर द्वारा हम कोकोनडा पहुँच सकते हैं, जो डेल्टा का एक बड़ा बन्दरगाह है। यह अन्य बन्दरगाहों को चावल व चीनी भेजता है, और ब्रह्मा को नदी के टापुओं पर पैदा होने वाली बढ़िया तम्बाकू भेजता है।

जैसे हम आगे बढ़ते हैं हम देखते हैं कि तटीय मैदान अब भी बहुत चौड़ा है, परन्तु पहले की अपेक्षा सकरा होता जाता है, क्योंकि यहाँ घाट समुद्र से अधिक निकट हैं। विज़गापट्टम पर वे तट को छूते हैं, और यहाँ की भूमि चटियल है। यहाँ एक गहरा बन्दर बनाया जा रहा है। विज़गापट्टम से आगे बढ़ते ही हम देखते हैं कि हमारी रेल में एक नया इंजिन लगा दिया गया है, क्योंकि अब हम बंगाल नागपुर रेलवे पर यात्रा कर रहे हैं। शीघ्र ही विज़ियानग्रम् पीछे रह जाता है, जो घाट और समुद्र के बीचों बीच में स्थित है। इस नगर से एक रेल की लाइन उत्तर की ओर बनाई जा रही है, जो घाटों को पार कर के मध्य प्रदेश के पठार में जायगी। हम देखते हैं कि मद्रास से आगे सारे मार्ग में रेल के स्टेशनों के नाम तेलगू भाषा में लिखे हुए हैं। बहुत शीघ्र ही हम दूसरी नदी पार कर के गंजाम में पहुंचते हैं, और अब हम देखते हैं कि वे उड़िया में भी लिखे हुए हैं। गंजाम के भीतरी भाग पहाड़ी हैं, जिन्हें मलिया कहते हैं। इनमें जंगल की जातियाँ निवास करती है, और इनकी घाटियों में चावल के खेत और गाँव हैं। गंजाम का मुख्य नगर बिरहामपुर है। यहाँ से चलने के पश्चात् कुछ ही घंटे पीछे हम को अपने दाईं ओर सुन्दर चिलका झील देख पड़ती है। यह समुद्र से

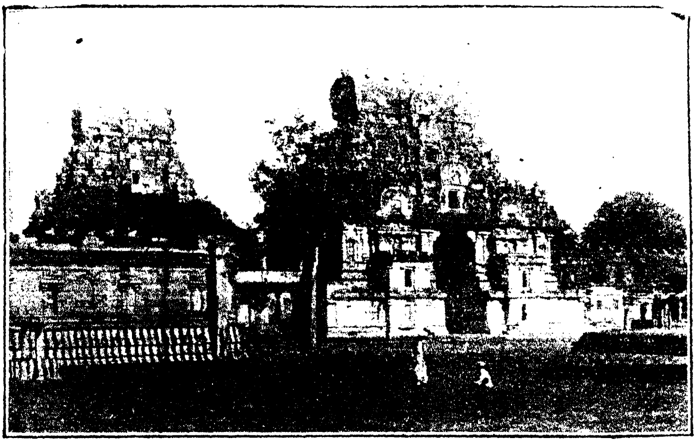
एक नहर द्वारा जुड़ी हुई है। अब हम मद्रास प्रदेश की उत्तरी सोमा पर पहुच चुके हैं, और उड़ीसा के पहाड़ी प्रदेश में घुसते हैं।

हम मद्रास से क़रीब ७०० मील दूर निकल आये, परन्तु कलकत्ता और आगे चल कर ३०० मोल से भी अधिक दूर है। यहाँ पहुंचने के लिए हम को महानदी के उपजाऊ डेल्टा को पार करना पड़ता है। कटक के निकट नदी पर पुल बन रहा है। मद्रास से इस लम्बी यात्रा में हम को उपजाऊ धरती में हो कर जाना पड़ा है, क्योंकि वह मेह जो घाटों पर बरसता है अनेक नदियों द्वारा खेतों में पहुँचता है। हम को सारे मार्ग में सदा ही ताल, दलदल, कुएँ, नहरें, नदियाँ आदि दिखाई पड़ती रहती हैं। जहाँ पानी अधिक है वहाँ खेतों की मुख्य फ़सलें चावल, गन्ना और पान हैं; चोलम (ज्वार) और कुम्बू (बाजरा) सूखे भागों पर पैदा होते हैं।

मद्रास से हमारी दूसरी यात्रा विपरीत दिशा में है। हम साउथ इंडियन रेलवे की छोटी लाइन पर चलते हैं, जो त्रिचनापली और मदूरा होती हुई चौड़े पूर्वी समुद्रा-तट के मैदान पर जाती है। यहाँ नक़शे से मालूम होता है कि पहाड़ समुद्र से अधिक दूर है। हम सब से पहले चिंगलपट पर ठहरते हैं, जो पलार नदी के बिलकुल निकट है। यह चावल के खेतों के बीच में स्थित है, जिनकी सिंचाई बड़े तालाबों से होती है। यहाँ से हम रेतीले समुद्र-तट पर स्थित महाबलीपुरम् के प्रसिद्ध पर्वतीय मन्दिरों को देख सकते हैं; या हम एक शाख़ द्वारा कांजीवरम् (काँची) जा सकते हैं, जो बहुत प्राचीन और प्रसिद्ध नगर है और मन्दिरों से भरा हुआ है, जिनके दर्शनों के लिए भारतवर्ष के प्रत्येक भाग से यात्री जाते हैं। पलार नदी को पार कर के हमारी रेल एक जंकशन पर पहुँचती है, जहाँ से एक शाख़ हमें फ़रासीसियों के पाण्डचेरी बन्दरगाह को ले जा सकता है। परन्तु प्रधान लाइन पर ही चलते हुए हमें मार्ग में दो और नदियाँ

पार करनी पड़ती हैं, और फिर चिन्दमवरम् के मन्दिर की शोभायमान मीनारें दृष्टिगोचर होती हैं। यह नगर कावेरी नदी की कोलरून शाख के निकट ही स्थित है।

अब हम इस बड़ी नदी के चौरस उपजाऊ डेल्टा पर पहुँच गये। हमारे चारों ओर मीलों दूर तक धान और गन्ने के खेत तथा पानों के उपवन दिखाई पड़ते हैं। तंजौर इस के मध्य में है। कुम्भकुनम्, मनारगूदी और मायावरम् इस भाग के अन्य तीन बड़े नगर हैं।

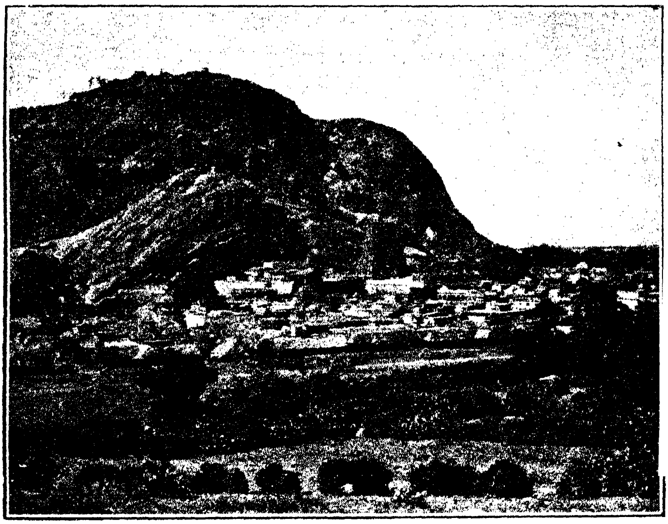


जौर का विशाल मन्दिर।

यहाँ गाँव भी बहुत हैं। प्रसिद्ध मन्दिर अनेक हैं, परन्तु सब से अधिक मनोहर तंजौर का मन्दिर है। एक लाइन तंजौर से बिलकुल पूर्व की ओर नीगापट्टम् को जाती है। यह नगर चहल-पहल का बन्दर-गाह है, जो डेल्टा पर पैदा होने वाले चावल को लंका भेजता है। चौड़े डेल्टा के पार पश्चिम की ओर आगे बढ़ कर हम त्रिचनापली पहुँचते हैं, जो कावेरी नदी के दक्षिणी किनारे पर स्थित है और रेल का

प्रसिद्ध जंकशन है। यहाँ से एक शाख़ कावेरी की घाटी में हो कर जाती है, जिसके द्वारा हम पश्चिमी तट पर पहुँच सकते हैं।

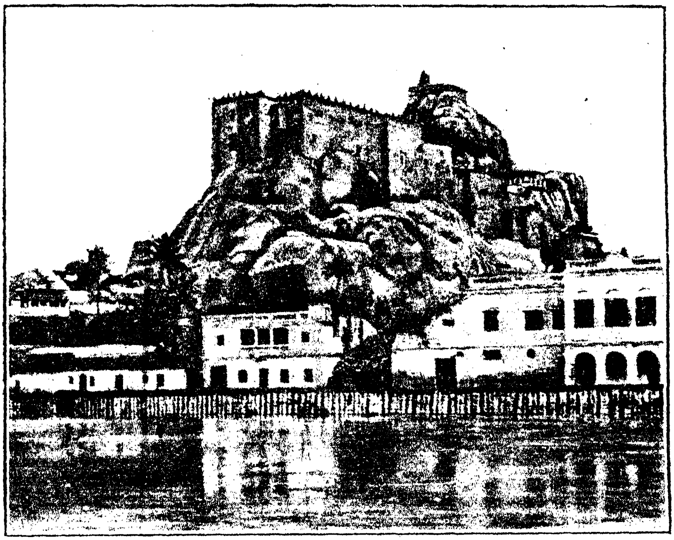
हम अपनी यात्रा दक्षिण की ओर जारी रखते हैं। चौरस डेल्टा की नीची धरती हमारे पीछे रह जाती है, और हम ऊँची भूमि पर चढ़ते हुए डिंडीगल पहुँचते हैं। फिर वेगई नदी पर स्थित मदूरा के लिए हम नीचे उतरते हैं। मदूरा बड़ी प्राचीन राजधानी है।



मदूरा के निकट का मन्दिर।

उसके बड़े शिवजी के मन्दिर की गगनचुम्बी मीनार प्रत्येक दिशा में मीलों दूर से दिखाई पड़ती हैं। प्रत्येक यात्री उसके सहस्र खम्भों-के-मंडप, महल और पवित्र तालाब को देखने के लिए जाता है। परन्तु मदूरा का नगर व्यापार में भी बड़ी शीघ्रता से उन्नति कर रहा है। बहुत से मनुष्य कपड़ा और रेशम के बुनने और रंगने का

काम करते हैं। कुछ लोग ताँबे और चाँदी के बर्तन बनाते हैं। रूई के पुतलीघरों में आसपास की काली मिट्टी पर पैदा होने वाली रूई काती और बुनी जाती है, क्योंकि अब हम दक्षिण भारत की कपास-की-भूमि में आ गये हैं। मदूरा प्रसिद्ध जंकशन भी है। एक लाइन दक्षिण-पूर्व को ओर वैगई की घाटी में रामनद होती हुई तट तक पहुँचतो है। यहाँ पुल द्वारा यह एक सकरे जल-डमरूमध्य को पार



त्रिचनापली का पहाड़ी क़िला और मन्दिर।

कर के पम्बम् टापू को पहुंचती है। फिर यह इस टापू पर रामेश्वरम् के बड़े मन्दिर के निकट तक पहुचतो है। यहाँ धनुषकोटी पर एक छोटे स्टीमर द्वारा मुसाफ़िर लंका पहुँचते हैं।

यदि मदूरा पर दक्षिण-पूर्व की ओर मुड़ने के बजाय हम दक्षिण की ओर जाने वाली लाइन पर जायँ, तो हमारी दाईं ओर दूर पर

पश्चिमी घाट देख पड़ेंगे। आगे एक जंकशन पर हम रेल की एक और शाख़ बदल सकते हैं, जो पूर्व में तूतीकोरन के बन्दर को जाती है। यहाँ हम को बहुत से जहाज़ दिखाई देंगे, जो भीतर की काली मिट्टी पर पैदा होने वाली रूई को लादने के लिए खड़े हुए हैं। १५० मील की समुद्री यात्रा के पश्चात् हम मनार की खाड़ी को पार करके कोलम्बो पहुंच सकते हैं। तूतीकोरिन की ओर मुड़ने के बजाय



बड़े पहाड़ी क़िले से त्रिचनापली का दृश्य

हम पश्चिम की ओर ही चलते हैं, और तिनेवेली और पलमकोटा में पहुँचते हैं। ये नगर एक नदी की घाटी में स्थित हैं, जो पश्चिमी घाट से निकलती है। पहाड़ अब स्पष्ट देख पड़ते हैं। हमारी लाइन उनके जंगलों से ढके हुए ढालों पर चढ़ती है, यहाँ तक कि वह एक दर्रे पर पहुँच जाती है और पहाड़ों के नीचे कई सुरंगों में होकर चलती है। फिर वह उनके पश्चिमी ढालों पर चक्कर काटती हुई कोलन

पहुचती है, जो त्रावनकोर का एक बन्दरगाह है। इस तट के किनारे किनारे यह लाइन हम को इस राज्य के मुख्य नगर त्रिवेन्द्रम् को पहुँचा सकती है।

मद्रास से इस लम्बी यात्रा में हमें मार्ग में कुछ उपजाऊ और कुछ बंजर भूमि मिलती है। अत्यन्त उपजाऊ भाग नदियों के किनारे हैं। भारत के इस भाग में अनेक बड़े और छोटे तालाब हैं, जिनके द्वारा धान के खेतों में पानी पहुचाया जाता है। जब हम पश्चिमी घाट के वर्षा वाले ढाल पर पहुँचते हैं जहाँ कीलन के लिए रास्ता है, तो हमें मार्ग में सागौन के बड़े जंगल, चाय के बाग़ और इलायची के उपवन, और फिर तर तटीय मैदान पर रबड़ के बाग़, धान के खेत और नारियल के कुंजों में हो कर जाना पड़ता है। परन्तु हम अन्य भागों में भी यात्रा करते हैं, जिनमें, जैसा बरसात के नक़शे से मालूम होता है, बहुत कम वर्षा होती है और जहाँ तालाब बनाना और कुए खोदना बड़ा कठिन है। बहुत सी भूमि सूखी है और उसमें रूई तथा चोलम बोये जाते हैं। यह रूई मदूरा, तिनेवेली और तूतीकोरन के कारख़ानों में काती तथा बुनी जाती है। सूखे मौसिम में मदूरा से पम्बम् तक यात्रा करते समय ऐसा मालूम होता है कि मानो हम रेगिस्तान में हो कर जा रहे हों। अनेक स्थानों में चलते हुए रेत के टीले मार्ग में लाइन पर आ जाते हैं।

मद्रास से दक्षिण-पश्चिम की ओर हम अपनी तीसरी यात्रा में भारत के प्रायद्वीप के पार पश्चिमी तट पर पहुचते हैं। पहले लाइन ठीक भीतर की ओर चौरस तटीय मैदान को पार करती है; फिर पलार की घाटी में अरकाट और वैलोर के प्राचीन नगरों के निकट होती हुई, पश्चिमी घाट पर पहुचती है। यहाँ पर एक जंकशन से दाईं ओर एक शाख़ जाती है, जो इन घाटों पर चढ़ कर मैसूर के बँगलोर नगर में पहुँचती है। परन्तु प्रधान लाइन पर ही चलते हुए

हम कावेरी नदी पर पहुँचते हैं। यहाँ से एक शाख़ उसकी घाटी



दक्खिन के पठार पर मैसूर राज्य में मुद्दुगिरि नाम का पहाड़ी गढ़।

में हो कर नीचे की ओर त्रिचनापली को जाती है। परन्तु हम दक्षिण-पश्चिम की ओर हो आगे बढ़ते हैं, और यदि हमारी निगाह तेज़ है

तो हम अपनी दाईं ओर ऊँची नीलगिरि पहाड़ियों को देख सकते हैं, जहाँ पूर्व की ओर पश्चिमी घाट मिलते हैं। शीघ्र ही हम को अपने



त्रावानकोर में अनूप (लगून)।

सामने पश्चिमी घाट की श्रेणियाँ दिखाई देती हैं। इन श्रेणियों के पार लाइन पालघाट दर्रे में हो कर जाती है। इसके ढाल बड़े

सपाट और चटियल हैं, परन्तु यह बीस मील चौड़ा है। इस दर्रे से पोनानी नदी पश्चिम की ओर ढालों पर बहती हुई अरबसागर में गिरती है। रेल भी बराबर इस नदी की घाटी में ही चलती है, यहाँ तक कि वह सकरे तटीय मैदान में पहुँच जाती है। फिर वह तट पर उत्तर की ओर घूम जाती है। राह में कालीकट, तिल्लीचेरी और कनानोर के बन्दरगाह मिलते हैं। आगे चल कर यह लाइन मंगलोर पर समाप्त हो जाती है। अपनी यात्रा के इस अन्तिम भाग में हम को निचले पश्चिमी तट पर यात्रा करनी पड़ी है। मार्ग में हमको मछुओं के गाँव, नारियल के पेड़ों के बड़े बड़े कुंज, धान के लहलहाते हुए खेत, अनेक नदियाँ और नावों तथा डोंगियों से भरे हुए लगून और नहरें मिलती हैं। हमारी बाईं ओर अरब सागर दिखाई देता है; और दाईं ओर पूर्वी क्षितिज पर पश्चिमी घाट देख पड़ते हैं, जिनके ढालों पर जंगल हैं और जिनकी चोटियों पर बादल हैं।

कालीकट जाने के बजाय हम पालघाट दर्रे और समुद्र के बीच में एक स्टेशन पर गाड़ी बदल सकते हैं। यहाँ से एक शाख दक्षिण की ओर कोचीन राज्य के अरनाक्यूलम् नगर को जाती है। यह नगर एक लम्बे लगून के किनारे पर स्थित है। एक छोटे जहाज़ द्वारा हम इसे पार कर के कोचीन के प्रसिद्ध बन्दरगाह को पहुँच सकते हैं। इस लगून के एक ओर सभी प्रकार की नावें, बाँसों के बेड़े और सागौन के लट्ठे बह रहे हैं; और दूसरी ओर तट से दूर पर खड़े हुए जहाज़ों से नावें माल चढ़ा-उतार रही हैं। मछुओं की नावें भी सभी जगह अपना काम कर रही हैं। कोचीन से दक्षिण की ओर लगूनों और नहरों द्वारा हम नाव में बैठ कर अलेपी और क्वीलन होते हुए त्रिवेन्द्रम् पहुँच सकते हैं; और फिर रेतीले तट पर सड़क द्वारा कुमारी अन्तरीप पहुँच सकते हैं।

पालघाट दर्रे में हो कर जाने के बजाय हम उत्तर की ओर एक शाख द्वारा नीलगिरि के तले तक भी पहुँच सकते हैं। जैसे हम इन पहाड़ियों पर चढ़ने वाली पहाड़ी रेल में बैठ कर धीरे धीरे चलते हैं, हम बड़ी सुगमता से भूगोल का एक पाठ सीख सकते हैं। मैदानों के इमली, बरगद, बाँस और ताड़ के पेड़ हमारे पीछे रह जाते हैं। पेड़ हमारे लिए प्रायः अपरिचित से हैं, और इसी प्रकार अनेक पौधे, फूल और तरकारियाँ भी हैं। जैसे हम ऊपर चढ़ते हैं हम को मार्ग में क़हवा और चाय के उपवन मिलते हैं। हवा ठंडी होती जाती हैं, और जब अन्त में हम उटकमंड पहुँचते हैं तो हम को मोटे कपड़े धारण करने पड़ते हैं। रात के समय यहाँ बहुत ठंड पड़ती है। जाड़े के मौसिम में कभी कभी रात को पानी जम जाता है, और पौधों को पाला मार जाता है। जहाँ कहीं हम जाते हैं हमें चढ़ना या उतरना पड़ता है। पहाड़ियों के सपाट ढालों को काट कर सड़क बना दी गई हैं। यहाँ की नदियाँ तेज़ बहती हैं, मैदानों की नदियों की तरह धीरे धीरे आलस्यपूर्वक नहीं। उटकमंड इस ऊँचे पठार की घाटी में स्थित है। इस पठार का अधिकांश भाग समुद्र के धरातल से एक मील से अधिक ऊँचा है और बहुत ऊँची चोटियों में से कुछ ८,००० फुट तक ऊँची चली गई हैं। डोडाबट्टा की चोटी पर चढ़ कर हम दक्षिणी भारत के अत्यन्त मनोहर और सुहावने दृश्य का आनन्द लूट सकते हैं। हम बहुधा बहुत नीचे की ओर चलते हुए बादल देखते हैं। चारों ओर पहाड़ ही पहाड़ देख पड़ते हैं, जो एक दूसरे से सपाट घाटियों द्वारा अलग हो रहे हैं; इन में से कुछ चौड़ी और कुछ तंग हैं। प्रत्येक घाटी में पहाड़ियों के दलदल और सोतों से निकल कर एक नाला बहता है। इन नालों से मिल कर नदियाँ बनती हैं, जो कावेरी नदी में गिरती हैं। उत्तर में नीचे की ओर मैसूर का पठार दिखाई देता है, जिस पर बीच बीच में

चट्टानी दुर्ग, और चमकीले तालाब देख पड़ते हैं। दूर पर दक्षिण की ओर मैदान दिखलाई पड़ते हैं, और उनके पीछे अनामलय के पर्वत दृष्टिगोचर होते हैं। पश्चिम की ओर जंगल से ढकी हुई पहाड़ियाँ और घाट हैं, जिन से उतर कर मलाबार तट आता है। यदि ये न होते तो हम दूर पर अरब सागर को देख सकते थे।

हमारी अन्तिम यात्रा मद्रास से उस लाइन पर है जो बम्बई को जाती है। हम पहले की नाईं तटीय मैदान को पार करते हैं। तब एक शाख से उत्तर पूर्व की ओर चल कर दर्रों में होते हुए हम दक्षिण के पठार पर पहुंच जाते हैं। यह पठार सारे ही मार्ग में हमारे चारों ओर फैला हुआ है। चौरस समुद्र-तट के मैदानों से यह बिलकुल भिन्न है। धरती भी इतनी उपजाऊ नहीं है। लम्बे सूखे मौसिम में धरती सूख कर बिलकुल कड़ी हो जाती है। बहुत कम वर्षा होती है। रेल में से हम बहुत सी वनस्पतिरहित पहाड़ियाँ और चट्टानें देखते हैं। एक दिन की यात्रा के पश्चात् हम गुंटकल जंकशन पहुंचते हैं। यहाँ से हमारी रेल पश्चिम की ओर सूखी रूई-की-धरती में हो कर जा सकती है। राह में बिलारी और हुबली के नगर पड़ेंगे, और पश्चिमी घाट के पश्चिमी ढालों पर उतर कर हम मारमेगाओ के बन्दरगाह पर पहुंच सकते हैं जो पुर्तगाल वालों के अधिकार में है। अथवा, विपरीत दिशा में यात्रा करने के पश्चात् हम अधिक रूई की भूमि को पार करते हुए बेज़वाड़ा पहुंच सकते हैं, जहाँ हम पहले भी जा चुके हैं। गुंटकल से एक और लाइन दक्षिण की ओर मैसूर राज्य में बंगलोर जाती है, और वहाँ से आगे मैसूर का नगर पड़ता है।

गुंटकल से ६० मील दूर पर तुंगभद्रा नदी का सुन्दर पुल पड़ता है, और हम मद्रास प्रदेश को पार कर के हैदराबाद रियासत में पहुँचते हैं। हम मद्रास से ३५० मील की यात्रा कर चुके हैं, और अब

बंगाल की खाड़ी और अरब सागर के ठीक बीचों बीच में हैं। परन्तु बम्बई अभी आधी दूर से भी अधिक है। कृष्णा नदी को पार करने के पश्चात् हम एक जंकशन पर पहुँचते हैं, जहाँ से एक शाख हैदराबाद नगर को जाती है। अब हम दक्षिण के बिलकुल मध्य में हैं। यहाँ की भूमि न तो पहाड़ी है, और न चौरस ही है। यहाँ यात्रा करते समय हम दो बातें देखते हैं। जहाँ कहीं हम जाते हैं हम को चट्टानें और पत्थर दिखाई पड़ते हैं। अधिकतर गाँव पत्थर के बने हुए हैं। यदि यहाँ हम धरती को खोदें तो शीघ्र ही कंकड़ और चट्टानें निकल आयँगी। बहुत सी पहाड़ियों पर पत्थर के बड़े बड़े ढोंके एक दूसरे के ऊपर पड़े हुए हैं, मानो दानवों ने इन्हें इकट्ठा कर दिया हो। इन में से कुछ पर क़िले बने हुए हैं, जो बहुत काल हुआ बैरियों से रक्षा के हेतु बनाये गये थे। इस पठार के अधिकांश भाग बहुत सूखे हैं। किसी किसी साल तो बहुत ही कम वर्षा होती है, और बड़ी नदियाँ भी महीनों तक सूखी सी रही आती हैं। इन नदियों के पास की भूमि को छोड़ कर शेष सब स्थानों पर सिंचाई असम्भव है। चटियल भूमि में कुएँ खोदना कठिन है। यहाँ सैकड़ों तालाब हैं, परन्तु वे वर्ष के अधिकांश भाग में क़रीब क़रीब ख़ाली रहते हैं। गरमियों में सड़कों पर बहुत सी रेत और धूल जम जाती है। मिट्टी भी अनउपजाऊ और पतली तह की है। सारी धरती नहीं जोती बोई जाती। उसके बहुत से भाग पर ढोर और बकरियाँ चरा करती हैं। चोलम और कुम्बू जिन्हें अधिक वर्षा की आवश्यकता नहीं है मुख्य फ़सलें हैं, जो खाने के काम आती हैं। काली मिट्टी में जिस में बहुत काल तक तरी रही आती है रूई पैदा होती है। दक्षिण में जहाँ कहीं हम जायँ इस के खेत दिखाई पड़ते हैं। यदि फ़सल के समय यात्रा करें तो हम सभी रेल के स्टेशनों पर रूई की गाठें पड़ी हुई देख सकते हैं, जो रूई के पुतलीघरों में पहुंचाने के लिए हैं। मार्ग

में शोलापुर पड़ता है, जो बड़ा नगर है और जहाँ ऐसे बहुत से कारख़ाने हैं। दक्षिण की रूई की बहुत सी फ़सल बम्बई के कारख़ानों को भी पहुँचाई जाती है। पूना पहुँच कर हम पश्चिमी घाट के बहुत निकट आ जाते हैं। हमारी रेल इन पर एक सकरे चक्करदार मार्ग से चढ़ती है। फिर वह इन पर्वतों के समुद्र की ओर के ढाल पर उतरती है, और हमें बम्बई पहुँचा देती है। मद्रास से इस सारी यात्रा में डाक गाड़ी में दो रात और एक दिन लगते हैं। नक़शे पर इस दूरी को नापो।

प्रश्न

१—मद्रास से कटक तक रेल द्वारा एक यात्रा वर्णन करो।

२—मद्रास से त्रिवेन्द्रम् तक रेल द्वारा यात्रा करने में कौन कौन से मुख्य नगर मार्ग में पड़ेंगे? इन में से प्रत्येक का थोड़ा थोड़ा हाल लिखो।

अध्याय १४

भारतवर्ष के तट और टापू
नाव व जहाज़ खेना

भारतवर्ष के तट और द्वीप। नक़शे से मालूम होता है कि भारतवर्ष का समुद्र-तट प्रायः अन्य सभी देशों के तटों से दो बातों में भिन्न है—(१) इस में बहुत कम कटान हैं, (२) इसके चारों ओर बहुत कम टापू हैं।

समुद्र के कटान। इनमें से मुख्य सिन्ध नदी के मुहाने, कच्छ के रन, कच्छ की खाड़ी, खम्भात की खाड़ी और मलाबार के लगून हैं—ये सब पश्चिमी तट पर हैं। पाक का जल-डमरूमध्य और मनार की खाड़ी भारतवर्ष व लंका के बीच में, पुलीकट और चिलका झीलें, और गंगा नदी के मुहाने बंगाल की खाड़ी के तट पर हैं।

अन्य देशों में इस प्रकार की कटानों में प्रायः बन्दर बनाये जाते हैं, क्योंकि वे आँधियों से सुरक्षित होते हैं। फिर ऐसा क्यों है कि हमारे तटों पर इन कटानों में एक भी उपयोगी बन्दर नहीं है? नक़शे से इसका कारण नहीं मालूम हो सकता, क्योंकि उसमें पानी की गहराई नहीं दिखाई गई है। परन्तु यदि हम किसी 'चार्ट' अर्थात् नाविकों-के-नक़शे को देखें, तो शीघ्र ही पता लग जायगा कि इन सभी कटानों में पानी बहुत छिछला है। इनका पानी इतना छिछला है कि वर्तमान काल के बड़े जहाज़ इनमें नहीं ठहर सकते। इसका एक कारण यह है कि मानसून के दिनों में समुद्र की एक प्रबल धारा

भारतवर्ष के पूर्वी और पश्चिमी दोनों किनारों पर आती है, और अपने साथ बहुत सा रेत ले आती है। यह रेत दोनों तटों के किनारे इकट्ठा हो जाता है और थल के किनारे का पानी बहुत छिछला हो जाता है। बड़ी नदियाँ भी बाढ़ के दिनों में बहुत सी कीचड़ बहा लाती हैं, और उसे अपने मुहानों पर समुद्र की तह में जमा कर देती हैं। यह काम हज़ारों वर्षों से होता रहा है। इसलिए, दोनों तटों के किनारे किनारे बड़े जहाज़ों के चलने के लिए काफ़ी गहरा पानी नहीं है। उनको तट से कई मील दूर लंगर डालना पड़ता है और थल से माल और मुसाफ़िरों को छोटी नावों की सहायता से चढ़ाना पड़ता है। छोटे जहाज़ अवश्य थल के निकट कई छोटे बन्दरों में आ-जा सकते हैं। परन्तु, उत्तरी-पश्चिमी मानसून के दिनों में भारतवर्ष के सारे पश्चिमी तट पर ये छोटे जहाज़ भी बन्दरों में नहीं आ-जा सकते, क्योंकि समुद्र में उस समय बड़ी प्रबल आँधियाँ चलती हैं। अब हमको नक़शे पर इन कटानों और टापुओं को देखना चाहिए।

कच्छ के दोनों रन और कच्छ की खाड़ी बड़े अवश्य हैं, परन्तु वे बरसात के दिनों में भी बिलकुल छिछले रहते हैं, जब गरमी का मानसून उनमें समुद्र का पानी भर देता है। सूखे मौसम में उनके अनेक भाग रेत और दलदल के ऊजड़ मैदान हो जाते हैं। रेत भरते रहने के कारण खम्भात की खाड़ी भी प्रति वर्ष छिछली होती जाती है। इसका फल यह होता है कि उसके तट के नगर—खम्भात और सूरत—अपना पुराना समुद्री व्यापार खो चुके हैं। कोचीन और मलाबार के लगून तट पर मीलों दूर तक चले गये हैं। वे छोटी नावों और बेड़ों के लिए उपयोगी हैं, परन्तु बड़े जहाज़ उनमें नहीं घुस सकते। इसी प्रकार बड़े धुँआकश भारतवर्ष और लंका के बीच के जलडमरूमध्य में भी नहीं आ-जा सकते। यहाँ केवल समुद्र ही छिछला

नहीं है, परन्तु चट्टानों की एक भीत सी जिसे आदम-का-पुल कहते हैं, मार्ग को बिलकुल रोके हुए है। बड़े जहाज़ों को दक्षिण में लंका का चक्कर काट कर जाना पड़ता है। पूर्वी तट पर पुलीकट और चिलका झीलें भी छिछली होने के कारण छोटे जहाज़ों के लिए भी बिलकुल बेकार हैं। जो मार्ग इनको समुद्र से मिलाते हैं बहुत शीघ्र रेत से अट जाते हैं।

नक़शे को देखने से यह धोखा हो सकता है कि गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों के मुहाने बड़े जहाज़ों के लिए उपयोगी जल-मार्ग होंगे। परन्तु ऐसा नहीं है। इन बड़ी नदियों द्वारा लाई हुई कीचड़ समुद्र की धारा से मिलने के कारण नीचे तह पर बैठ जाती है और इस प्रकार तट के किनारे के पानी को बहुत छिछला कर देती है, और यहाँ प्रति वर्ष कीचड़ के नये टीले बनते रहते हैं। इसलिए बड़े जहाज़ इसके मुहानों को नहीं प्रयोग कर सकते, और छोटे जहाज़ बरसात के मौसिम में इन्हें काम में ला सकते हैं जब इनमें बाढ़ आ जाती है। परन्तु यहाँ पर नदी का एक मुहाना ऐसा है, जो उपयोगी जल-मार्ग है। यह हुगली नदी है, जो विशाल गंगा का एक मुहाना है। बड़े जहाज़ इसके द्वारा कलकत्ते तक चले आते हैं। परन्तु यहाँ भी कई कठिनाइयाँ हैं। हुगली के मार्ग को बहुत देख-भाल रखनी पड़ती है, और जल गहरा रखने के लिए तह से बराबर मिट्टी निकालनी पड़ती है। यदि ऐसा न किया जाय, तो कुछ ही वर्षों में बड़े जहाज़ों के लिए कलकत्ते से समुद्र तक का मार्ग बन्द हो जाय। हुगली नदी पर खेने में 'ज्वार' से भी बड़ी सहायता मिलती है, जो यहाँ बहुत प्रबल और गहरा होता है। बिना इसके केवल छोटे और कम लदे हुए जहाज़ ही नदी में आ-जा सकते हैं। परन्तु प्रत्येक २४ घंटे में दो बार ज्वार नदी में चढ़ता है और पानी को गहरा कर देता है जिस से बड़े जहाज़ नगर तक खेये जा सकते हैं।

टापू। भारतवर्ष अन्य देशों से एक और बात में भी भिन्न है। उसके तटों पर बहुत कम टापू हैं। बहुत काल हुआ जब लंका का टापू प्रधान भूमि से जुड़ा हुआ था। दोनों के बीच के जल-मार्ग में दो टापू हैं, जो चट्टानों की एक डूबी हुई दीवार से जुड़े हुए हैं। भारतीय तट के निकट का टापू पम्बम् या रामेश्वरम् कहलाता है और यह रेल के पुल द्वारा प्रधान भूमि से जुड़ा हुआ है। मनार का टापू दूसरी ओर है, और यह लंका से रेल के पुल द्वारा जुड़ा हुआ है। इन दोनों टापुओं के बीच में छोटे जहाज़ चलते हैं, जिनके द्वारा मुसाफ़िर इस २२ मील के छोटे से समुद्र-मार्ग को पार करते हैं। लकद्वीप और मालद्वीप के समूह दूर पर अरब सागर में हैं। वे बहुत चौरस हैं और मूँगे के कीड़े के बनाये हुए हैं। यह कीड़ा गरम महासागरों में समुद्र के जल से चूना निकाल कर बड़ा होता जाता है। इन टापुओं में सिवाय नारियल के पेड़ों के और कुछ नहीं पैदा होता। इनमें से कुछ तो केवल रेत के टीले या चट्टानें हैं। गंगा नदी के मुहाने पर एक या दो मिट्टी के चौरस टापू हैं। वे वास्तव में डेल्टा के ही भाग हैं। उनमें से एक—सागर टापू—हिन्दुओं का तीर्थ है। परन्तु हमको **बम्बई के टापू** को नहीं भूल जाना चाहिए। यद्यपि यह बहुत छोटा है परन्तु भारतवर्ष का अत्यन्त उपयोगी टापू है, क्योंकि यह एक ऐसे बड़े बाँध की तरह है, जो लहरों के बल को तोड़ देता है। इसके पीछे बम्बई का बन्दर है, जहाँ बड़े से बड़े जहाज़ लंगर डाल सकते हैं और आँधी के समय बड़ी लहरों से बिलकुल सुरक्षित रहते हैं। यदि ये टापू और बन्दर हटा दिये जाय, तो बम्बई अब भी केवल मछुओं का छोटा सा गाँव रह जाय।

इस प्रकार सब बातों का विचार करते हुए हम कह सकते हैं कि भारतवर्ष के तट और द्वीप जहाज़ों और समुद्री व्यापार को अधिक



बम्बई बन्दर पर माल उतारने का स्थान।

सहायता नहीं पहुँचाते। अच्छे नक़शे में तटों के किनारे किनारे कई छोटे छोटे बन्दरगाह दिखाये जाते हैं—विज़गापट्टम, कोकोनडा, मछलीपट्टम, पांडचेरी और नीगापटम जो पूर्वी तट पर हैं; तूतीकोरन जो लंका के सामने है; अलेपी, कोचीन, कालीकट, मंगलोर, करवार और गोआ जो पश्चिमी तट पर हैं। परन्तु ये सब समुद्र की ओर खुले हुए हैं। बड़े जहाज़ इनमें नहीं जा सकते; छिछले पानी के कारण उनको तट से दूर खड़ा रहना पड़ता है।

मछली पकड़ना। छिछले रेतीले समुद्रतटों से भारतवर्ष और ब्रह्मा को एक बड़ा लाभ है। मछलियाँ जो हमारे खाने के काम आती हैं गहरे समुद्र में नहीं रहतीं। वे छिछले पानी में खूब फलती फूलती हैं, और इसलिए चारों ओर हमारे देश के तट के निकट बहुत सी मछलियाँ मिलती हैं। बंगाल के डेल्टाओं के जल मार्ग और लम्बे छिछले तट के निकट के समुद्रों की गिनती संसार के बहुत बड़े मछली पकड़ने के स्थानों में हो सकती है। चारों ओर हमारे तटों पर मछुओं के गाँव हैं, परन्तु अभी तक 'समुद्र की फ़सल' का थोड़ा सा भाग ही उपयोग में लाया जाता है। भारतवर्ष के मनुष्य उतनी मछलियाँ नहीं खाते जितनी योरुप, जापान या उत्तरी अमरीका के लोग खाते हैं। भारतवर्ष और ब्रह्मा के बीच के जल-डमरूमध्य के छिछले शान्त पानी में बहुत सी सीपियाँ मिलती हैं, जिनमें मोती पाये जाते हैं। यहाँ पर शंख भी पाये जाते हैं। क्या तुम बतला सकते हो कि ये किस काम आते हैं?

प्रश्न

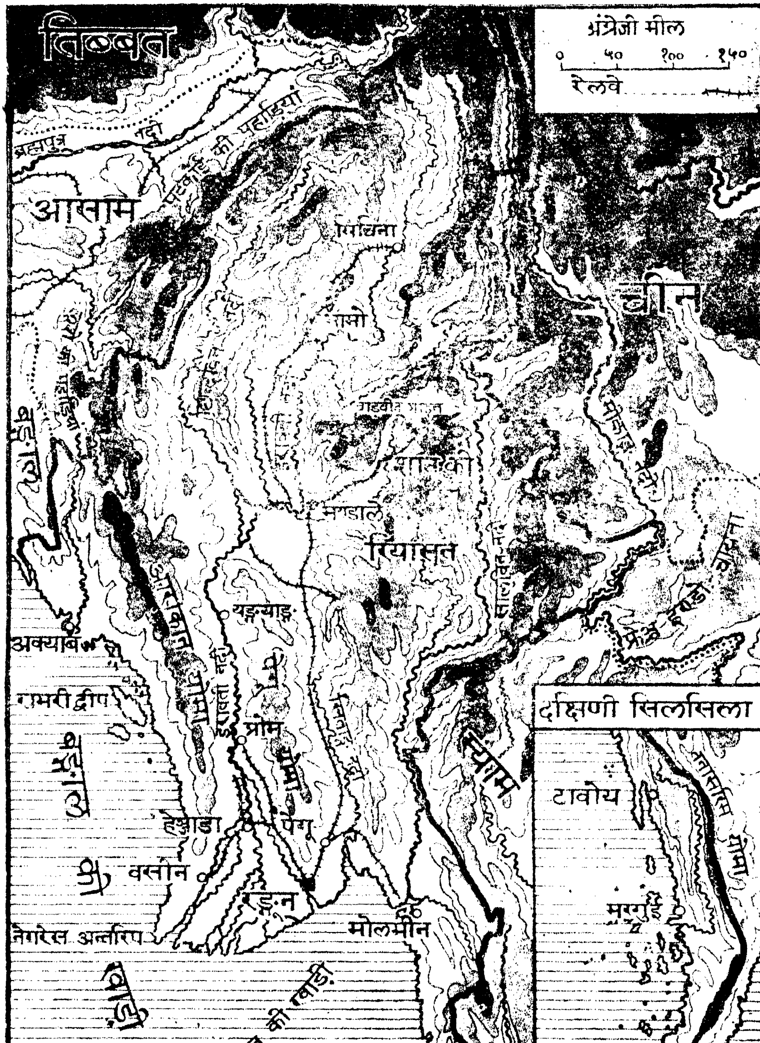
भारतवर्ष के तट और टापू जहाज़ और समुद्री व्यापार को अधिक सहायता नहीं पहुँचाते। ऐसा कहने से क्या आशय है?

अध्याय १५

ब्रह्मा—उसकी नदियाँ और नदी-बन्दर—उसके तट और टापू

अब हम बंगाल की खाड़ी को पार करके ब्रह्मा का अध्ययन करेंगे। यह देश वास्तव में भारतवर्ष का भाग नहीं है, परन्तु उसी सरकार के अधीन है और इसलिए भारत-साम्राज्य का एक सूबा है। हम वहाँ उस डाक के जहाज़ से पहुंच सकते हैं जो कलकत्ता से रंगून को जाता है, या उस जहाज़ से पहुंच सकते हैं जो मद्रास से बंगाल की खाड़ी के पार जाता है। इस देश की भूगोल का समझना सरल है। नक़शे से मालूम होता है कि यह समुद्र से पर्वतों की उन बड़ी श्रेणियों के आर-पार तक फैला हुआ है जो हिमालय के सिरे से दक्षिण की ओर जाती है। उत्तर में और पूर्व में देश का सारा भीतरी भाग पहाड़ों से भरा हुआ है। इन पर्वतों से तीन श्रेणियाँ और तीन ही नदियाँ आती हैं, जो बिलकुल दक्षिण की ओर बहती हैं।

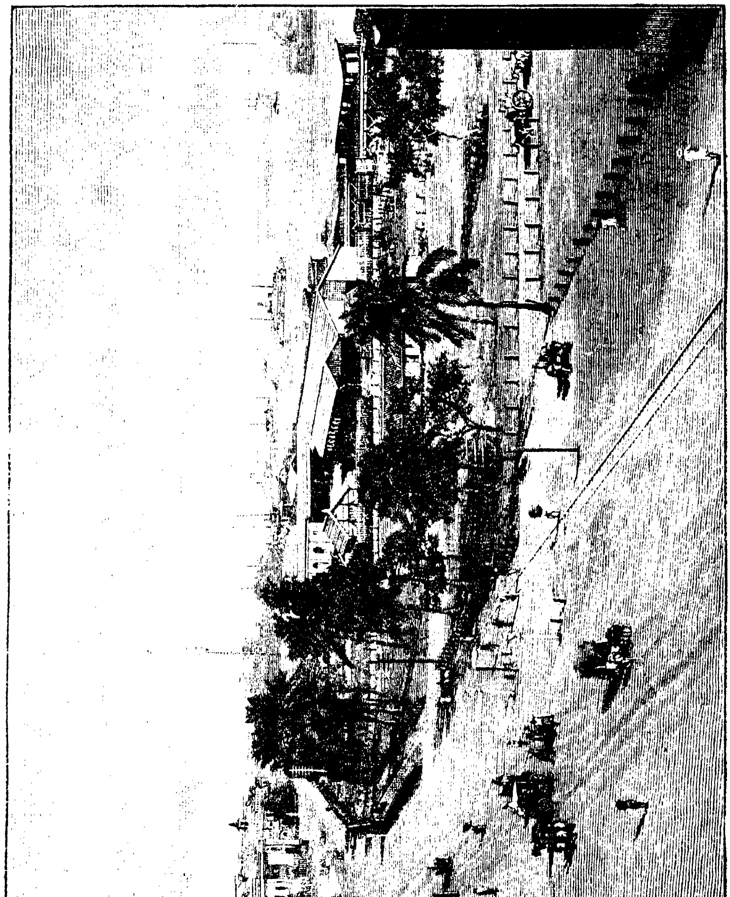
ये तीन श्रेणियाँ **तीन योमा** हैं। ब्रह्मा वालों की भाषा में 'योमा' शब्द का अर्थ हड्डी है। इन तीन ऊँची श्रेणियों या रीढ़ की हड्डियों से ब्रह्मा का अस्थिपिंजर बनता है। (१) पश्चिम में अराकन योमा हैं, जो बिलकुल दक्षिण की ओर पटकाई पहाड़ियों से निग्राइस अन्तरीप तक चले गये हैं। पश्चिमी घाटों की तरह ये भी एक सकरे समुद्र-तट के मैदान को समुद्र से अलग करते हैं। यह ख़याल किया



ब्रह्मा :—उसकी नदियों की घाटियाँ और उसके तट।

जाता है कि दक्षिण में अंडमन टापू इसी श्रेणी के भाग हैं, जो समुद्र के नीचे डूब गई है। (२) सारा पूर्वी ब्रह्मा पर्वतों से भरा हुआ है, जो उत्तर दक्षिण फैले हुए हैं। इनको शान-की-पहाड़ियाँ कहते हैं। परन्तु दक्षिण में तट के किनारे जहाँ इन पहाड़ियों की एक श्रेणी हो गई है, वहाँ इन्हें तनासिरम योमा के नाम से पुकारते हैं। ये योमा भी अराकन योमा की तरह समुद्र-तट को एक सकरी पट्टी को अलग करते हैं। (३) इन दोनों बड़ी श्रेणियों के बीच में एक छोटी और नीची श्रेणी है, जिसे पीगू योमा कहते हैं।

तीन नदियाँ **इरावद्दी, सीतांग** और **सालविन** हैं। इनमें इरावद्दी सब से अधिक उपयोगी है। ध्यान से देखो कि यह अपनी सहायक नदी छिन्दविन समेत क़रीब क़रीब सारे ब्रह्मा को सींचती है। सालविन बहुत लम्बी नदी है। इसका उद्‌गम स्थान बहुत दूर तिब्बत में है और यह ब्रह्मा की पूर्वी सीमा पर बहती है। परन्तु नक़शे से मालूम होता है कि इसका मार्ग पर्वतों में हो कर है, जिस से इसकी घाटी बहुत सकरी है, और इसमें बड़ी सहायक नदियों के लिए स्थान नहीं है। इसके अतिरिक्त, हम अनुमान कर सकते हैं कि यह पर्वतों में हो कर बहती है और इसका पेटा चटियल है; इसलिए यह नावों के लिए बहुत कम काम की है और जहाज़ों के बिलकुल ही काम की नहीं। अतएव यह उतनी उपयोगी नहीं है, जितनी इरावद्दी। इन दो बड़ी नदियों के बीच में एक और नदी सीतांग बह कर समुद्र में गिरती है। यह उन दोनों से बहुत छोटी है और नावों के अधिक काम की नहीं है, क्योंकि वर्ष के अधिकांश भाग में इसका मार्ग रेत के टीलों से अटा रहता है। परन्तु इसकी घाटी चौड़ी है, और इसलिए इसी घाटी में हो कर देश के मध्य में मुख्य रेल की लाइन गई है।



रंगून नदी और बन्दर।

वर्षा। ब्रह्मा में बहुत अच्छी वर्षा होती है। उत्तरी-पश्चिमी मानसून अराकन योमा और तनासरिम योमा की लम्बी श्रेणियों और इरावदी नदी के डेल्टा से टकराता है। इसलिए यहाँ पर वर्षा बहुत अच्छी होती है। बहुत भीतर के पर्वतों पर भी अच्छी वर्षा हो जाती है, यद्यपि समुद्र-तट के मैदानों से कम होती है। ब्रह्मा का केवल एक छोटा सा ही भाग ऐसा है, जहाँ वर्षा कम होती है। मांडले के दक्षिण में जहाँ अराकन योमा मानसून के पूरे बल को रोक लेते हैं, बहुत कम वर्षा होती है। इन पर्वतों की तुलना पश्चिमी घाट से की जा सकती है। समुद्र की ओर के तटीय मैदान पर बहुत अच्छी वर्षा हो जाती है। परन्तु थल की ओर के भाग की जलवायु सूखी है, क्योंकि मानसून की अधिकांश वर्षा को वे रोक लेते हैं। पहाड़ों पर अधिक वर्षा होने के कारण इरावदी नदी बड़ी और गहरी है। उस कीचड़ से जो नदी पहाड़ों से लाती है और अपने किनारों पर फैला देती है, उसकी घाटी और उसका बड़ा चौरस डेल्टा बहुत उपजाऊ हो जाते हैं। नक़शे से मालूम होता है कि यह व्यापार का भी बड़ा मार्ग है। मांडले तक नदी गरमियों में भी चौथाई मील चौड़ी रहती है। चौरस पेंदे के स्टीमर भामू तक चले जाते हैं, जो समुद्र से ६०० मील दूर है। छोटी नावें तो और भी अधिक दूर तक जाती हैं। इसकी सब से बड़ी सहायक नदी छिन्दविन में भी, जो उसके दायें किनारे पर गिरती है, मीलों दूर तक स्टीमर और नावें चलती हैं। इरावदी नदी समुद्र में दो मुख्य जल-मार्गों द्वारा गिरती है, पश्चिम में बेसीन नदी और पूर्व में रंगून नदी।

फ़सलें। अधिक वर्षा से ही हम समझ सकते हैं कि ब्रह्मा की मुख्य फ़सल धान है। सारे समुद्र-तट के चौरस मैदान पर और

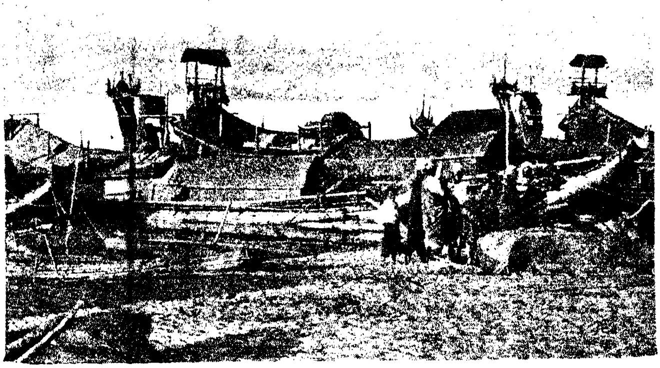
इरावदी तथा सीतांग नदियों के डेल्टाओं पर मीलों दूर तक धान की बहुत अच्छी भूमि है। इरावदी और सीतांग नदियों की घाटियों के नीचे के भागों पर भी धान पैदा होता है। पर्वतों पर अधिक वर्षा होने के कारण वृक्ष बहुत उगते हैं, और इस प्रकार ब्रह्मा भारत-साम्राज्य में सब से बड़ा जंगल-का-प्रदेश है। मुख्य पेड़ सागौन है, परन्तु इसके अतिरिक्त और भी कई प्रकार की लकड़ियाँ मिलती हैं।

भीतरी व्यापार। पर्वत-श्रेणियों से हम दो बातें देखते हैं :—(१) पर्वतों द्वारा ब्रह्मा भारतवर्ष से बिलकुल अलग हो गया है; (२) देश में पश्चिम से पूर्व की ओर यात्रा करना बहुत कठिन है। नदी की घाटियों से हमको मालूम होता है कि अधिकांश व्यापार पूर्व पश्चिम न हो कर उत्तर पश्चिम की ओर होगा। यह व्यापार कुछ तो नदियों द्वारा होता है और कुछ रेलों द्वारा होता है जो घाटियों में हो कर बनी हुई हैं।

ब्रह्मा की सब से बड़ी सड़क इरावदी है। चावल और सागौन के लिए यह समुद्र का मुख्य फाटक है। चावल जो यहाँ बहुत अधिक परिमाण में पैदा होता है प्रत्येक फ़सल के पश्चात् नावों द्वारा पहुँचाया जाता है, और सागौन के बड़े बड़े लट्ठे पहाड़ियों के जंगलों से काट कर नदी में बहा दिये जाते हैं। बहुत ऊपर चल कर इरावदी के किनारे यनाँगयाँग नगर है, जहाँ बहुत से कुएं हैं जिनसे मिट्टी का तेल निकाला जाता है। यह तेल नदी के किनारों तक नलों द्वारा लाया जाता है, और वहाँ से स्टीमरों में रंगून पहुँचाया जाता है। इस प्रकार ब्रह्मा की मुख्य पैदावार चावल, सागौन और तेल के लिए इरावदी नदी प्रधान जल-मार्ग है। इसी प्रकार विदेशी माल भी इसके द्वारा देश के भीतरी भागों में पहुँचाया

जाता है—जसे सूती कपड़ा ; धातुएँ जैसे लोहा, ताँबा और पीतल, मशीनें (क्योंकि ब्रह्मा में ये नहीं बनती) ; रेशम, जिसके ब्रह्मा निवासी बड़े शौक़ीन हैं ; सभी प्रकार के खाद्य पदार्थ, क्योंकि जाति-व्यवस्था न होने के कारण ब्रह्मा वाले अनेक प्रकार के विदेशी खाद्य पदार्थ काम में लाते हैं, जैसे जमा हुआ दूध, बिस्कुट और मिठाइयाँ।

नदी-बन्दर और समुद्री व्यापार। ब्रह्मा केवल उसी समय से प्रसिद्ध देश हुआ है जब से वह साम्राज्य का भाग



इरावदी पर सागौन की बनी हुई नावें।

बना है। प्राचीन काल में इसके राजाओं का शासन अच्छा नहीं था, जिस से देश उपजाऊ होते हुए की बहुत कम बसा हुआ है। अब भी इस में काफ़ी सड़कें और रेलें नहीं हैं। इसलिए हम सहज में ही समझ सकते हैं कि ब्रह्मा के नगर उन्हीं स्थानों पर बसे हैं जो व्यापार के लिए सब से अधिक उपयुक्त हैं—अर्थात् या तो नदियों के किनारे, या समुद्र-तट पर। इरावदी पर अनेक नदी-बन्दर हैं।

नक़शे में मिशीना, भामू, मांडले, प्रोम और हेनज़डा ढूँढो। मिशीना नदी पर बहुत ऊपर चल कर है, और रेल का स्टेशन भी है; इसके आगे जंगल हैं। नीचे चल कर भामू चीन की सरहद से केवल २० मील दूर है और इसलिए ब्रह्मा और चीन के बीच का अधिकांश व्यापार इसी नगर द्वारा होता है। हेनज़डा डेल्टा पर है और इसलिए यहाँ पर पैदा होने वाले चावल की मुख्य मंडी है।

मुख्य **समुद्री बन्दर** चार हैं। सालविन नदी के मुहाने पर **मोलमीन** मैदान पर पैदा होने वाले धान को इकट्ठा करके बाहर भेजता है। यहाँ से उगने वाली सागौन भी विदेशों को भेजी जाती है। इसकी मिलों में चावल साफ़ किया जाता है, और सागौन के तख़्ते चीरे जाते हैं। **बेसीन** में, जो इरावदी के डेल्टा के सब से अधिक पश्चिमी जल-मार्ग पर है, बड़े बड़े जहाज़ आ जाते हैं और वहाँ के डेल्टा पर पैदा होने वाला चावल विदेशों को भेजा जाता है। इसी प्रकार **अकयाब** से भी जो काल्डन नदी पर स्थित है, उपजाऊ अराकन तट पर पैदा होने वाला चावल बाहर भेजा जाता है।

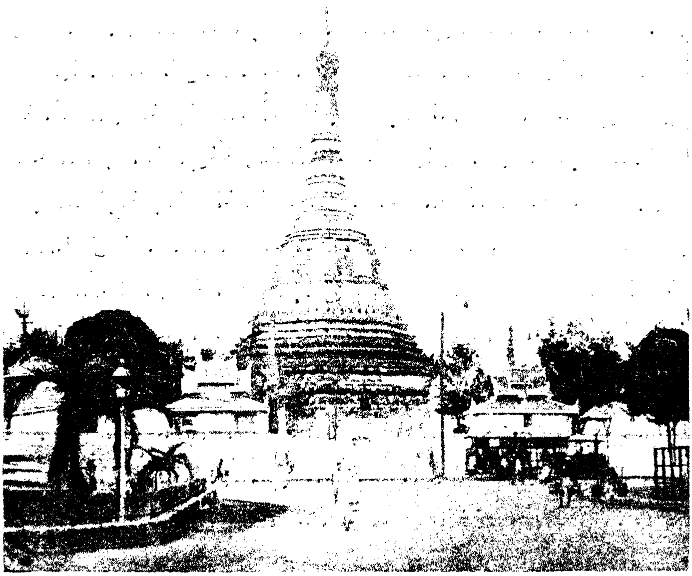
परन्तु ब्रह्मा का सब से बड़ा बन्दरगाह **रंगून** है। इसके बड़े होने का कारण नक़शे से मालूम हो सकता है। यह रंगून नदी पर स्थित है, जो इरावदी का गहरा मुहाना है। बड़े जहाज़ ज्वार की सहायता से वहाँ तक बड़ी सुगमता से पहुँच सकते हैं। इसलिए रंगून ब्रह्मा के विदेशी व्यापार का फाटक है। रंगून के पीछे उस बड़ी नदी का उपजाऊ डेल्टा और घाटी हैं। इस घाटी से यह रेल और जल मार्गों दोनों के द्वारा जुड़ा हुआ है। भीतर की ओर डेल्टा के आरपार और सीतांग घाटी में होती हुई उत्तरी सीमा के निकट तक रेलें बनी हुई हैं; और इरावदी तथा छिन्दाविन नदियों पर चौरस पेंदे के जहाज़ ६०० मील से अधिक दूरी तक आ-जा सकते हैं।

इस प्रकार रेल तथा नदी दोनों ही के द्वारा डेल्टा और दोनों नदियों की घाटियों की उपज के लिए रंगून ही मुख्य फाटक है। यह संसार का सब से बड़ा चावल का बन्दरगाह है। इसके उत्तम नदी-बन्दर में महासागर पर चलने वाले बड़े बड़े जहाज़ चावल, सागौन, तेल और सूबे की अन्य पैदावारों को लादते है, और बदले में वे यहाँ योरुप का बना हुआ माल लाते हैं। अकयाब और मालमीन जैसे बन्दरगाहों की अपेक्षा रंगून की स्थिति बहुत अच्छी है। ये बन्दरगाह पर्वत श्रेणियों द्वारा देश के भीतरी भाग से बिलकुल अलग हो गये हैं, परन्तु रंगून के पीछे एक बड़ा नदी-मार्ग और दो नदियों की घाटियाँ हैं। एक बड़ा बन्दरगाह होने के अतिरिक्त, रंगून कारख़ानों का नगर भी है। इन घाटियों से आने वाला चावल बड़े बड़े कारख़ानों में साफ़ किया जाता है, लकड़ी की मिलों में सागौन के लट्ठे चीरे जाते हैं, और भीतर के देश से आये हुए तेल को साफ़ करके स्वच्छ तेल और पेट्रोल (अर्थात् मोटर का तेल) तैयार किये जाते हैं और मोम-बत्तियाँ बनाई जाती हैं।

नगर सूबे की राजधानी है, और इसमें सरकार के मुख्य दफ़्तर और कचहरियाँ हैं। एशिया के सभी पूर्वी देशों से यहाँ के विशाल श्वे डगोन नामक बौद्ध मन्दिर में अनेक बौद्ध यात्री आया करते हैं।

मांडले एक और बड़ा नगर है। यह राजा थीबो की राजधानी था, जो अपर ब्रह्मा का अन्तिम शासक था। नगर में उसका महल और अनेक बौद्ध मठ हैं। यह इरावदी की घाटी के सब से चौड़े भाग पर स्थित है, ठीक उस स्थान पर जहाँ अन्य घाटियाँ उसमें मिलती हैं। इसलिए अपर ब्रह्मा के भीतरी व्यापार का केन्द्र बनने के लिए मांडले की स्थिति बहुत अच्छी है। नक़शे से मालूम होता है कि इन घाटियों में जाने वाली रेलें यहीं मिलती हैं।

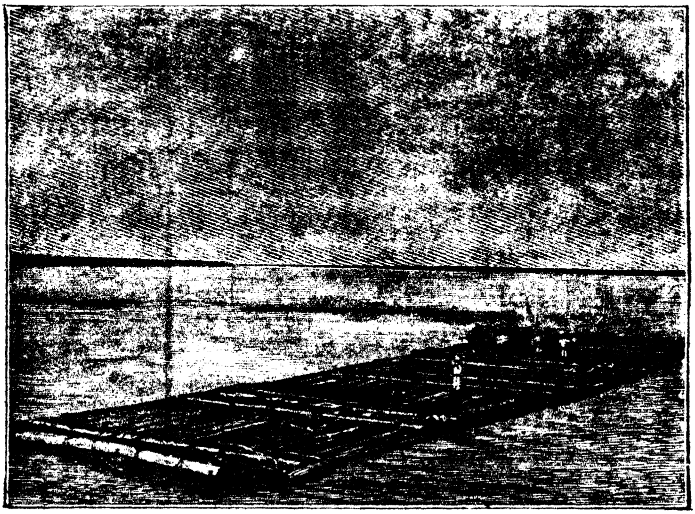
इरावदी नदी पर यात्रा। इरावदी नदी पर किसी चौड़े पदे के स्टीमर में यात्रा करने से हमको ब्रह्मा का अच्छा ज्ञान हो सकता है। हम रंगून के बन्दर से चलते हैं, जो बड़े चहल-पहल का स्थान है। संसार के सभी नगरों से आये हुए जहाज़ नदी में लंगर



रंगून में एक बौद्ध मठ।

डाले हुए हैं। वे निम्नलिखित वस्तुएँ लाये हैं—इगलेंड से सूती कपड़ा, मशीनें और लोहे का सामान; जापान से रेशम, रेशमी कपड़ा और दियासलाई; कलकत्ते से बोरे और कोयला। दूसरे जहाज़ चावल, सागौन के तख़्ते और मिट्टी का तेल लादने के लिए खड़े हुए हैं। मुख्य नदी में पहुँचने से पहले हम पहले रंगून नदी और डेल्टा के

एक कटान में जिसमें ज्वारभाटा आता है यात्रा करते हैं। शीघ्र ही चमकता हुआ श्यू डगोन मन्दिर हमारी आँखों से ओझल हो जाता है। यह मन्दिर नगर के पीछे एक पहाड़ी पर बना हुआ है, जो चारों ओर मीलों दूर से दिखाई देता है। जहाज़ के तख्ते से हम नदी के ऊँचे मिट्टी के किनारों के उस पार भी देख सकते हैं। सभी ओर दलदल दिखाई देती है जिसमें लम्बी घास और चौड़े धान के



इरावदी में बहता हुआ सागौन के लट्ठों का बेड़ा।

खेत हैं, और बीच बीच में गाँव बसे हुए हैं। दोनों ही किनारों पर डेल्टा की भूमि बिलकुल चौरस है और कोई पहाड़ी दृष्टिगोचर नहीं होती। हमको रास्ते में सभी प्रकार की नावें मिलती हैं—ब्रह्मा की नावें जिनके पिछले भाग ऊंचे होते हैं, साँप के आकार की डोंगियाँ और साधारण नावें। मार्ग में हम को कभी कभी अपना जहाज़ जैसे बड़े बड़े जहाज़ भी मिलते हैं, जो माल से लदे हुए हैं।

फ़सल के दिनों में प्रत्येक छोटे मोटे माल लादने के स्थान पर हमको ऐसी नावें दिखाई देती हैं, जिनमें धान लादा जा रहा है और जो रंगून को भेजा जायगा। वहाँ पहुँच कर यह धान कारख़ानों में साफ़ किया जायगा और उस से चावल निकाला जायगा। जब हम डेल्टा के सिरे पर हेनज़डा पहुंचते हैं तो पहाड़ियाँ दिखाई देने लगती हैं, और ये पहाड़ियाँ हमारी शेष यात्रा में सदा ही दिखाई देती रहेंगी। चौरस डेल्टा से आगे बढ़ते ही हमारे सामने बड़ी नदी की खुली हुई विशाल घाटी दिखाई देने लगती है। हमारे दाईं ओर पीगू योमा की नीची पहाड़ियाँ दिखाई देती हैं, और बाईं ओर दूर पर जंगलों से ढके हुए अराकन योमा देख पड़ते हैं। ऊसर भूमि का टुकड़ा नाम को भी नहीं दिखाई देता, क्योंकि मिट्टी उपजाऊ है और मौसिमी हवाओं से अच्छी वर्षा हो जाती है। राह में बहुधा हमें सागौन के लट्ठों के बड़े बड़े बेड़े धार के साथ धीरे धीरे बहते हुए दिखाई देते हैं। हर एक बेड़े पर छोटा सा बाँस का झोंपड़ा बना रहता है जिस पर फूँस का छप्पर छाया रहता है। इन छप्परों में नाविक रहते हैं जो इन बेढंगे बेड़ों को लम्बी यात्रा के पश्चात् रंगून के कारख़ानों तक पहुँचाते हैं, जहाँ उनको चीर कर तख़्ते बनाये जाते हैं। गाँवों में अनेक सफ़ेद बौद्ध-बिहार और सागौन की लकड़ी के बने हुए बौद्ध-मठ दिखाई देते हैं। इनमें गेरुआ वस्त्र पहने और सिर मुड़ाये हुए भिक्षु रहते हैं जो लोगों के गुरु हैं। प्रत्येक बालक से आशा की जाती है कि वह किसी मठ की पाठशाला में कुछ वर्ष तक अवश्य पढ़ेगा।

प्रोम पहुंचने के पश्चात्, जहाँ रंगून की रेल नदी से मिलती है, डेल्टा की भूमि हमारे पीछे रह जाती है और धान से लदी हुई नावें कम दिखाई देती हैं। परन्तु हम नदी के किनारे के गाँवों पर बहुधा ठहरते हैं। प्रत्येक गाँव में कच्चा घाट मौजूद है, जहाँ माल उतारा



यनांगयांग में मिट्टी के तेल के कुएँ।

व लादा जाता है। उस के छप्पर वाले मकान सागौन के लट्ठों पर बने हुए हैं, और उन के चारों ओर बाँसों का अहाता, आमों के कुंज और ताड़ के पेड़ देख पड़ते हैं। गाँव वाले मछली का शिकार करने, अपनी नावों और डोंगियों को इधर उधर खेने, अपने पशुओं को पानी पिलाने, स्नान करने, कपड़े धोने, अथवा घाटों तक बाँस या चावल लाने आदि कार्यों में लगे हुए हैं। उन सब का जीवन नदी पर ही निर्भर है। जब हमारा स्टीमर किसी घाट पर रुक जाता है, तो वे ताज़ा तरकारी और फल बेचने के लिए, और नदी द्वारा रंगून से लाये हुए माल को ख़रीदने के लिए जहाज़ के तख़्ते पर आ जाते हैं। माल से लदा हुआ स्टीमर ही उनकी साप्ताहिक पेंठ है। यनांगयांग पहुँचते ही ऐसा मालूम होता है कि हम पत्तोरहित पेड़ों के जंगल में हो कर गुज़र रहे हैं। नदी के दोनों किनारों पर तेल के कुओं की लम्बी मीनारें दिखाई देती हैं। इन से तेल निकाला और नदी के मार्ग द्वारा भेजा जाता है, जिस से साफ़ कर के स्वच्छ मिट्टी का तेल और पेट्रोल तैयार किया जाता है। इस चक्करदार नदी पर एक-दो दिन की यात्रा के पश्चात् हम पेगन के प्राचीन नगर पर पहुंच जाते हैं। यहाँ सैकड़ों छोटे-बड़े रंग-बिरंगे बौद्ध-मन्दिर दिखाई देते हैं, जो स्वच्छ पानी में चमकते हुए अत्यन्त मनोहर मालूम होते हैं। अब पेगन बहुत छोटा सा नगर है, परन्तु सैकड़ों वर्ष हुए यह बड़े चहल-पहल का स्थान था। आगे चल कर हम छिन्दविन नदी के मुहाने को पार करते हैं। हम एक छोटे स्टीमर में बैठ कर इसी नदी पर १०० मील तक यात्रा कर सकते हैं। यहाँ नदी के किनारों पर हज़ारों सागौन के लट्ठे दिखाई देते हैं, जो इसलिए पड़े हुए हैं कि नदी में बाढ़ आने पर बहा दिये जायँ।

शीघ्र ही हम मांडले पहुँच जाते हैं। यहाँ हम एक बड़े चौकोर क़िले के बीच में यहाँ के प्राचीन राजा थीबो के महल और बाग़ों की

सैर कर सकते हैं। रंगून के विपरीत, मांडले बिलकुल ब्रह्मा वालों का ही नगर है ; हम को यहाँ बहुत कम हिन्दुस्तानी या चीनी दिखाई देते हैं। इसकी सड़कें और बाज़ार बड़े सुन्दर बने हुए हैं। अब यदि हम चाहें तो यहाँ से पूर्व की ओर सालविन नदी तक रेल द्वारा यात्रा कर सकते हैं। परन्तु ऐसा करने के बजाय हम एक छोटे स्टीमर में बैठ जाते हैं, और भामू तक अपनी यात्रा जारी रखते हैं। नदी की घाटी अब सकरी हो गई है, और कहीं कहीं हम को चटियल भृगुओं (पहाड़ी टीलों) के बीच में हो कर जाना पड़ता है। जंगल से ढकी हुई पहाड़ियाँ अधिक निकट दिखाई देने लगती हैं, और शीघ्र ही हम को वे ऊँची श्रेणियाँ देख पड़ती हैं जो नक़शे में ब्रह्मा के उत्तर में आरपार जाती हुई दिखाई गई हैं। अन्त में हम भामू पहुँचते हैं, जो पहाड़ियों और जंगलों के बीच में है। भारतवर्ष या लंका के यात्री को तो यह मालूम होने लगता है कि वह अपने घर से बहुत दूर आ गया है, क्योंकि उसे यहाँ लोगों के चेहरे और पहनावे विचित्र देख पड़ते हैं। इन में से बहुत से ब्रह्मा निवासी नहीं हैं। जहाज़ से उतर कर हम किसी चीनी मन्दिर में जा सकते हैं, या चीन के व्यापारियों को देख सकते हैं, जो पहाड़ियों और घाटियों को पार कर के अपने टट्टूओं के क़ाफ़िलों पर लाद कर माल लाये हैं और बदले में वह माल ले जायँगे जो नदी के मार्ग द्वारा रंगून से लाया गया है। किसी नाव या स्टीम-बोट (इंजिन द्वारा चलने वाली नाव) में बैठ कर हम इरावदी नदी पर और भी आगे मिशीना तक पहुँच सकते हैं, जो उत्तरी सरहद की पहाड़ियों और जंगलों में बसा हुआ है। यह रेल का अन्तिम स्टेशन है। इस रेल के द्वारा हम फिर दक्षिण की ओर सारे मार्ग को पार करते हुए मांडले, और फिर सीतांग नदी की घाटी में पीगू होते हुए रंगून को या पूर्व में मोलमीन को वापस लौट सकते हैं।

ब्रह्मा के तट और टापू। अच्छे नक़शे से मालूम होता है कि भारत के तटों की अपेक्षा ब्रह्मा का तट टापुओं और कटानों द्वारा अधिक टूटा हुआ है। भारत-साम्राज्य के किसी भी सूबे में इस से अधिक प्राकृतिक जल-मार्ग न होंगे। इस का फल यह है कि ब्रह्मा निवासी प्रसिद्ध नाविक और नाव बनाने वाले होते हैं। उन के बहुत से गाँव नदियों के किनारे या समुद्र-तट पर होते हैं। पानी के समीप के प्रत्येक घर में एक नाव होती है, और हर एक बच्चा तैर सकता है। नाव और स्टीमर द्वारा हम इरावदी के डेल्टे की अनेक शाखाओं में घूम फिर सकते हैं, या इस नदी पर और उसकी सहायक छिन्दविन पर यात्रा कर सकते हैं। बरसात के मौसिम में छोटे स्टीमर सीतांग नदी में भी चलते हैं। जिस नदी पर अकयाब स्थित है वह बरसात के मौसिम में स्टीमरों द्वारा ६० मील तक खेई जा सकती है। अराकन और तनासरिम तटों पर अनेक छोटी नदियाँ हैं, जिन में मानसून के दिनों में थोड़ी दूरी तक स्टीमर चल सकते हैं। परन्तु ब्रह्मा में एक बड़ा भारी दोष यह है कि उसका भीतरी भाग अराकन और तनासरिम योमाओं द्वारा समुद्र से अलग हो रहा है। इसलिए अधिकांश नदियाँ छोटी हैं, और उन के द्वारा नावें देश के भीतर तक नहीं जा सकतीं। इरावदी ही केवल एक ऐसा प्राकृतिक जल-मार्ग है, जो ब्रह्मा के मध्य तक पहुंच गया है।

दोनों तटों के निकट अनेक टापू भी हैं। अराकन तट के समीप रामरी, चदूबा और अनेक छोटे टापू हैं; तनासरिम तट के निकट मरगुई द्वीप-समूह है। ये टापू लकद्वीप टापुओं की तरह मूँगे के नहीं बने हुए हैं। निग्राइस अन्तरीप से दक्षिण की ओर सुमात्रा तक चार द्वीप-समूह चले गये हैं—प्रिपारी, कोको, अंडमन और निकोबार। अन्तिम दो द्वीप-समूह सब से बड़े और सब से अधिक उपयोगी हैं। अंडमन द्वीप-समूह के एक टापू पर ब्लेअर बन्दर है,

जहाँ भारतवर्ष से वे अपराधी भेजे जाते हैं जिन्हें काले पानी का दंड दिया जाता है। ऐसा विचार किया जाता है कि ये टापू उन पर्वतों की चोटियाँ हैं जो अराकन योमा के सिलसिले में समुद्र के नीचे नीचे चले गये हैं। ये बहुत कम आबाद हैं, और विशेष उपयोगी नहीं हैं।

प्रश्न

१—ऐसा कहने से क्या आशय है कि तीन योमा ब्रह्मा का अस्थिपिंजर बनाते हैं? उसकी मुख्य नदियाँ कौन सी हैं? प्रत्येक का मार्ग वर्णन करो।

२—इरावदी नदी ब्रह्मा का सब से अधिक उपयोगी मार्ग क्यों है? वह कहाँ तक खेई जा सकती है? नदी द्वारा कौन कौन सा अत्यन्त उपयोगी माल आता जाता है?

३—ब्रह्मा के मुख्य बन्दर समुद्री बन्दर या नदी बन्दर हैं। समझाओ कि ऐसा क्यों है, और प्रत्येक के चार उदाहरण दो।

४—रंगून की स्थिति और व्यापार वर्णन करो। बेसीन, मोलमीन, अकयाब और भामू कहाँ हैं?

अध्याय १६

भारत-साम्राज्य के प्रान्त तथा देशी और सीमान्त राज्य

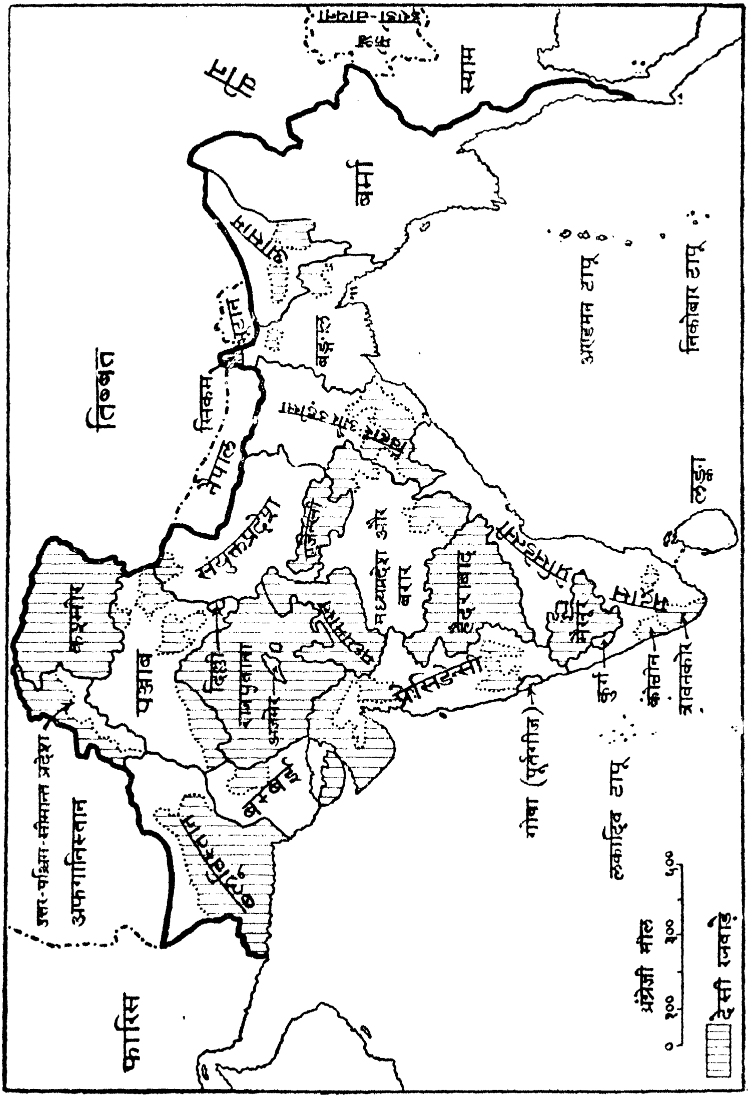
भारत-साम्राज्य का राजनैतिक भूगोल

सुगमतापूर्वक राज्य करने के हेतु प्रत्येक देश छोटे छोटे भागों में बाँट दिया जाता है। भारत-साम्राज्य के राजनैतिक भूगोल से हमारा आशय उन भिन्न भिन्न सूबों और रियासतों से है जिनमें वह बँट रहा है। ये भाग अकस्मात् ही नहीं बना दिये गये। हम भारतवर्ष का इतिहास पढ़ कर इनको भली भाँति समझ सकते हैं। उस से यह मालूम होता है कि भिन्न भिन्न भाग अलग अलग समयों पर ईस्ट इण्डिया कम्पनी के शासन में आये, और उसके पश्चात् भारत-सरकार के अधीन हो गये जो सम्राट् के नाम से भारत-साम्राज्य पर शासन करती है। यद्यपि भारत-सरकार इस सारे सम्राज्य की रक्षा और शान्ति के लिए उत्तरदायी है, तथापि कुछ भाग ऐसे हैं जिन्हें 'देशी राज्य' कहते हैं और जिन में राजा व नवाब राज्य करते हैं। उन की कचहरियाँ पृथक् हैं और उन के क़ानून भी अलग हैं। परन्तु इन शासकों को पूरे अधिकार नहीं हैं; उदाहरण के लिए, वे सुलह या लड़ाई नहीं कर सकते। भारतवर्ष के किसी राजनैतिक नक़शे में हम ये भाग देख सकते हैं। भारत-साम्राज्य के सूबे प्रायः लाल रंगे हुए होते हैं, और देशी रियासतों में पीला रंग भरा होता है।

भारत के सूबे। राजनैतिक नक़शे से मालूम होता है कि प्रायः मैदानों के सारे प्रान्त को पाँच सूबों ने घेर रक्खा है—

आसाम, बङ्गाल, बिहार और उड़ीसा, संयुक्त देश अगरा व अवध और पञ्जाब, और देहली का छोटा सूबा।

इस उपजाऊ घनी बसी हुई भूमि का अधिकांश भाग ईस्ट इण्डिया कम्पनी ने प्राप्त किया था। सन् १७६४ ई० में बक्सर की लड़ाई के पश्चात् कम्पनी को सुरमा नदी से बनारस तक क़रीब क़रीब सारा ही चौरस देश मिल गया। इस के पश्चात् अवध के नवाब और ग्वालियर के मराठा राजा सेंधिया ने और भी भूमि दे डाली, जिस से कम्पनी का राज्य इस बड़ी घाटी में यमुना नदी के आगे तक फैल गया। सन् १८०३ ई० में नागपुर के राजा ने उड़ीसा का देश दे दिया जिस में महानदी का डेल्टा भी शामिल है। नैपाल युद्ध के पश्चात् १८१६ ई० में हिमालय के कुछ पहाड़ी ज़िले मिला लिये गये। ब्रह्मा की पहली लड़ाई (सन् १८२४) के पश्चात् ब्रह्मपुत्र की घाटी का ऊपरी भाग ले लिया गया, और सन् १८५६ ई० में लार्ड डलहौज़ी ने अवध के नवाब को गद्दी से उतार कर उसका राज्य ले लिया। सिक्खों से दो बार लड़ाई होने के बाद सन् १८४६ ई० में पंजाब जीत लिया गया। इस प्रकार सन् १८५६ ई० में सारा चौरस मैदान, पूर्व में महानदी और आसाम की पहाड़ियों से पच्छिम में सुलैमान पर्वत तक, एक सरकार के अधीन हो गया। यह भाग भिन्न भिन्न कालों में पृथक् पृथक् रीति से विभाजित रहा है। वर्तमान काल में इस में आसाम, बंगाल, बिहार और उड़ीसा, संयुक्तप्रान्त और पंजाब के पाँच बड़े सूबे हैं। सन् १९११ ई० में जब देहली भारत की राजधानी बनाया गया, तो उस के आसपास का थोड़ा सा भाग मिला कर एक अलग सूबा बना दिया गया। इन सूबों की सीमाएँ किसी बड़े नक़शे से भली भाँति अध्ययन की जा सकती हैं।



भारत-साम्राज्य और लंका : भारत के सूबे और देशी रियासतें।

यदि हम चिलका झील से उत्तर-पश्चिम की ओर पश्चिमी घाटों के किनारे किनारे, और फिर कृष्णा व तुङ्गभद्रा नदियों के मार्ग पर दूसरी ओर तट तक टेढ़ी रेखा खींचें, और इसके बाद ट्रावनकोर, कोचोन और मैसूर राज्यों को निकाल दें, तो **मद्रास प्रदेश** नाम का बड़ा सूबा बन जायगा। प्राकृतिक नक़शे से मालूम होता है कि इस में दोनों पूर्वी तथा पश्चिमी तटीय मैदानों का बड़ा भाग और दक्षिण के पठार का एक छोटा भाग शामिल हैं।

सन् १६३६ ई० में ईस्ट इण्डिया कम्पनी को मद्रास नगर में थोड़ी सी भूमि मिली, जिस पर उन्होंने सेण्ट जार्ज का क़िला बना लिया। टीपू सुलतान से युद्ध करने के पश्चात् और तञ्जौर के राजा, निज़ाम तथा कर्नाटक के नवाब से भूमि मिल जाने पर उन्होंने अपने राज्य को और भी बढ़ा लिया, यहाँ तक कि सन् १८०१ ई० में मद्रास प्रदेश क़रीब क़रीब इतना ही बड़ा हो गया जितना आजकल है।

बम्बई प्रदेश में भारतवर्ष के पश्चिमी तट का अधिकांश भाग, पश्चिमी घाट के पूर्व में दक्षिण के पठार का कुछ भाग और सिन्ध जो मैदान खण्ड में है, शामिल हैं। सूरत और बम्बई इस के प्रथम दो भाग हैं जो ईस्ट इण्डिया कम्पनी को मिले थे। बम्बई का टापू इङ्गलेण्ड के राजा चार्ल्स द्वितीय ने दिया था, जो उसे अपनी पुर्तगाल की महारानी के साथ जहेज़ में मिला था। तीन मराठा युद्धों से पश्चिमी घाट के दोनों ओर का बहुत सा देश हाथ लगा, और सन् १८४३ ई० में सिन्ध का सूबा सर चार्ल्स नेपियर ने कम्पनी के लिए जीत लिया।

गोदावरी नदी के ठीक उत्तर में **मध्य प्रदेश** नाम का एक बड़ा सूबा है। यह सारा ही सूबा पठार के प्रान्त में है। इसका कुछ भाग सन् १८१८ के पिण्डारी युद्ध के पश्चात् संधिया और

नागपुर के भोंसला राजाओं ने कम्पनी को दिया था, और शेष भाग सन् १८५३ ई० में राघोजी भोंसला की मृत्यु के पश्चात् कम्पनी को मिल गया क्योंकि उसने कोई पुत्र नहीं छोड़ा था। सन् १६०२ में हैदराबाद के निज़ाम ने २५ लाख रुपया वार्षिक पट्टे पर **बरार** भारत-सरकार को दे दिया, और अब यह इस सूबे का एक भाग है। पश्चिमी घाट में कुर्ग की छोटी सी रियासत उस के निवासियों की इच्छानुसार १८३४ ई० में ब्रिटिश राज्य में मिला ली गई।

देशी रियासतें। भारतवर्ष में कुल देशी रियासतें अनुमान से ६५० होंगी। इन में अधिकांश छोटी हैं, परन्तु कुछ बड़ी और महत्वशाली हैं।

हैदराबाद या निज़ाम का राज्य दक्षिण के पठार के मध्य में एक बड़ी रियासत है। औरंगज़ेब की मृत्यु के पश्चात सन् १७०७ में देहली में कोई बड़ा राजा न था जो मुग़ल-साम्राज्य को छिन्न भिन्न होने से बचा सकता। ऐसी दशा में दक्षिण का सूबेदार स्वतंत्र हो गया, और उसके उत्तराधिकारी भारत-सरकार से सन्धि कर के स्वतंत्र ही रहे हैं।

मैसूर एक दूसरा बड़ा राज्य है जो पूर्वी और पश्चिमी घाट के बीच में स्थित दकन के पठार का सब से ऊँचा और सब से दक्षिण का भाग है। १७६० ई० से १७६६ ई० तक हैदर अली, जिसने बल-पूर्वक सिंहासन छीन लिया था और उसका पुत्र टीपू सुलतान इस पर राज्य करते रहे। सन् १७६६ ई० में श्रीरंगपत्तन के युद्ध के पश्चात्, जिसमें टीपू मार डाला गया था, भारत-सरकार ने यह राज्य पहले राजाओं के वंश के एक राजा को दे दिया। १८३१ ई० में राज्य का शासन बुरा होने के कारण भारत-सरकार ने उसे अपने हाथ में ले लिया। परन्तु सन् १८८१ ई० में पिछले महाराजा के

एक गोद लिये हुए पुत्र को राज्य वापस कर दिया गया। यद्यपि मैसूर की रियासत सब से बड़ी नहीं है, तथापि इसकी गिनती बहुत महत्वपूर्ण और उत्तम शासन वाली रियासतों में की जाती है।

त्रावनकोर और **कोचीन** दोनों राज्यों का शासन अच्छा है। इन में घाटों के कुछ भाग और कुमारी अन्तरीप के ठीक उत्तर का तटीय मैदान शामिल हैं।

राजपूताना एक रियासत नहीं है, परन्तु यह कोई बीस देशी रियासतों का समूह है, जिन में सत्रह के शासक राजपूत हैं। मराठों की लड़ाइयों के पश्चात् यहाँ के शासक प्रसन्नतापूर्वक प्रधान सरकार की रक्षा में आ गये। **उदयपुर, जोधपुर, जयपुर** और **बीकनेर** नाम की चार रियासतें सब से बड़ी हैं।

मध्य भारत रियासतों के एक और समूह का नाम है, जो मध्य भारत के पठार पर स्थित हैं। इस देश को मराठों और अफ़ग़ानों दोनों ने लूट लिया था; परन्तु मराठों के तीसरे युद्ध के पश्चात् प्रत्येक शासक जो अधिकारी था भारत-सरकार की रक्षा में अपनी रियासत का अधिकारी बना दिया गया। मध्य प्रदेश में १४३ रियासतें हैं, जिन में **ग्वालियर, इन्दौर, भूपाल, पन्ना** और **रीवाँ** मुख्य हैं।

बड़ौदा में, जो गायकवाड़ की रियासत है, गुजरात के उपजाऊ मैदान का एक भाग शामिल है, और यह बम्बई प्रदेश के आसपास के ज़िलों से बहुत कुछ मिल रहा है। इसका शासन उसके बुद्धिमान राजा द्वारा भली भाँति हो रहा है।

काठियावाड़ और कच्छ प्रायद्वीपों में अनेक छोटी छोटी रियासतें हैं। सिन्ध नदी की घाटी में भावलपुर और खैरपुर हैं, और बस्तर मध्य प्रदेश की बड़ी और पहाड़ी रियासत है।

सीमान्त भारतवर्ष भारतवर्ष के बाहर, परन्तु भारत-साम्राज्य के भीतर ही, दो एक ऐसे भाग हैं जिनका वर्णन हम को एक बड़े नक़शे से जानना चाहिए। उनमें से कुछ साम्राज्य के राज्य हैं, और कुछ नहीं। सीमा पर भारतवर्ष का बैरियों से सुरक्षित होना इतना आवश्यक है कि भारत-सरकार ने देश के बाहर उस की रक्षा का प्रबन्ध किया है। इस प्रकार उत्तर-पश्चिम में जहाँ सब से अधिक भय है बलूचिस्तान के सरदारों के साथ सन्धि कर ली गई है। इस से वे भारत-सरकार की रक्षा में आ गये हैं, और उन्होंने अफ़ग़ानिस्तान की सीमा के निकट अपने देश का कुछ भाग भी दे डाला है। इस प्रकार **बलूचिस्तान** के उत्तर के भाग प्रधान सरकार के बिल्कुल अधीन हैं। परन्तु दक्षिण के भागों पर उनके ही सरदार राज्य करते हैं। पिछले भाग में **क्वेटा** का मज़बूत गढ़ है, जो बोलन की घाटी और वहाँ तक भारत से आने वाली रेल की रक्षा करता है। इस प्रबन्ध से भारतीय सेना भारत पर आक्रमण करने वाले बैरी से अफ़ग़ानिस्तान की ओर के उन पहाड़ों के भीतरी ढालों की अपेक्षा जो भारत की ओर हैं बाहरी ढालों पर ही लोहा ले सकती है। देश में आने से पहले किसी फ़ौज को जब वह पहाड़ के ऊपर चढ़ रही हो रोकना कहीं सुगम है बजाय इसके कि जब वह पहाड़ के नीचे उतर रही हो।

इसलिए भारत-सरकार ने १९०१ में उत्तर की ओर एक नया सूबा बनाया है, जिसे **उत्तरी-पश्चिमी सीमान्त प्रदेश** कहते हैं। यह पर्वतों से भरा हुआ है, और उत्तर में हिन्दूकुश तक और पश्चिम की ओर सिन्ध नदी तक फैला हुआ है। इस सूबे की रहने वाली जातियों के कार्य में भारत-सरकार उस समय तक हस्तक्षेप नहीं करती जब तक कि वे शान्ति रखती हैं और भारतीय सेना तथा पुलिस के लिए क़िले बना लेने में बाधा नहीं डालतीं।



क्वेटा। जाड़े के मौसिम में एक क़ाफ़िला अफ़ग़ानिस्तान से आया हुआ है।

और भी उत्तर चल कर **कश्मीर** का बड़ा राज्य है जो भारत की सरहद का ही भाग है। परन्तु यह रियासत किसी ऐसे देश की सीमा के पास नहीं है जिस से भारतवर्ष को कोई डर हो। कश्मीर पर्वतों और घाटियों से भरा हुआ देश है, और यह भारत-सरकार की रक्षा में ठीक अन्य देशी रियासतों की तरह एक रियासत है। भारतवर्ष के उत्तर में हिमालय पर्वत में दो पहाड़ी रियासतें **नेपाल और भूटान** हैं। वे नाम के लिए स्वतंत्र हैं, और इसलिए हमें कदाचित् उनको भारत-सम्राज्य में नहीं शामिल करना चाहिए। परन्तु वास्तव में वे भारत-सरकार की रक्षा में हैं, जो उनमें किसी बैरी को नहीं घुसने दे सकती है।

ब्रह्मा। भूगोल की दृष्टि से ब्रह्मा भारतवर्ष का भाग नहीं है, परन्तु राजनैतिक दृष्टि से यह साम्राज्य का भाग है और भारत-सरकार के अधीन है। ब्रह्मा के तीनों युद्धों द्वारा (१८२४, १८५२ और १८८६ ई० में) देश धीरे धीरे भारत-सरकार के अधीन कर लिया, गया और अब यह भी एक सूबा है।

भारतवर्ष में विदेशियों की बस्तियाँ। दो योरोपीय जातियों—फ़रासीसियों और पुर्तगालवालों—का भारतवर्ष की भूमि के थोड़े से भागों पर अधिकार है। फ़रासीसियों का मुख्य स्थान मद्रास-तट पर पाण्डिचेरी है, और पुर्तगालवालों का प्रधान स्थान बम्बई तट पर भारमागोआ या गोआ है। फ़्रान्स और पुर्तगाल से सन्धियों द्वारा यह निश्चित हो चुका है कि इन स्थानों पर फ़ौजी सिपाही न रहेंगे, जिन से भारतवर्ष की शान्ति भङ्ग हो।

प्रश्न

'भारतवर्ष-का-सूबा' और 'देशी राज्य' से क्या आशय है? क्या राजपूताना देशी राज्य है? उत्तरी-पश्चिमी सीमान्त प्रदेश इतना महत्त्वशाली क्यों है?

अध्याय १७

लङ्का ; उसकी बनावट, फ़सलें और मनुष्य

अब हम पाक जल-डमरूमध्य को पार कर के लङ्का में पहुँचते हैं। यहाँ पहुचने के लिए या तो हम तूतीकोरन से एक स्टीमर में बैठ कर दक्षिण-पूर्व की ओर १५० मील की यात्रा के पश्चात् कोलम्बो पहुँच सकते हैं; और या रेल द्वारा मद्रास से त्रिचनापली और मदूरा होते हुए धनुषकोटी बन्दर या पम्बम् टापू को पहुँच सकते हैं। यहाँ से हम एक छोटे जहाज़ में बैठ कर समुद्र को पार कर के मनार के टापू तक पहुँच सकते हैं, और वहाँ से रेल में बैठ कर कोलम्बो पहुँच सकते हैं। लङ्का की चट्टानें, मिट्टी, पेड़ और पशु भारतवर्ष से बिलकुल मिलते जुलते हैं। इसलिए ऐसा विचार किया जाता है कि बहुत काल पहले यह टापू प्रधान भूमि का एक भाग था।

स्थिति, आकार और बनावट। लङ्का भारत के दक्षिणी सिरे के दक्षिण-पूर्व की ओर कुछ हट कर है। कालीमीर अन्तरीप से ठीक दक्षिण की ओर यदि एक रेखा खींची जाय, तो वह उसके पश्चिमी किनारे को छूती हुई निकल जायगी : एक और रेखा यदि कुमारी अन्तरीप से बिलकुल पूर्व की ओर खींची जाय, तो वह टापू के एक तिहाई भाग को अलग कर देगी। इस का आकार आम का सा है। टापू के बिलकुल मध्य में नहीं, परन्तु मध्य के कुछ दक्षिण की ओर हट कर नक़शे में पर्वतों का एक पुञ्ज दिखाया गया है जो ६,००० या ७,००० फुट ऊँचे हैं। इस ऊँचे केन्द्र से धरती

चारों ओर समुद्र तक ढलती जाती है, यहाँ तक कि तट के चारों ओर वह बहुत चौरस है। उत्तर में जहाँ ढाल कम है, धरती के



लंका।

अन्त में एक लम्बा चौरस प्रायद्वीप है, और थोड़े से चौरस टापू हैं मध्य के मुख्य पर्वत पेद्रो की चोटी और आदम की चोटी हैं।

तट और टापू। एक अच्छे नक़शे से मालूम होता है कि इसके तट मलाबार के तटों से बहुत मिलते जुलते हैं। वास्तव में वे बहुत कम टूटे हुए हैं, और केवल एक ही स्थान पर बड़ा कटान है। यह स्थान पूर्वी तट पर त्रिङ्कोमाली का आखात या बन्दर है, और इसलिए यहाँ बड़े बड़े जहाज़ सुरक्षित खड़े रह सकते हैं। परन्तु तट का सारा शेष भाग चौरस और रेतीला है, जिस के आसपास का पानी भी छिछला है। इसका फल यह है कि कोई जहाज़ थल के निकट लङ्गर नहीं डाल सकता। मलाबार की तरह यहाँ भी बहुत से लगून हैं। इनके और समुद्र के बीच में रेत के टीले हैं, जो समुद्र की लहरों ने रेत इकट्ठा कर के बनाये हैं। पूर्वी तट पर बट्टीकलोआ में एक बड़ा छिछला लगून है जो ३० मील लम्बा है। धुर उत्तर में जफ़ना का नगर तथा प्रायद्वीप एक और छिछले लगून द्वारा प्रधान भूमि से अलग हो रहे हैं, और पच्छिमी तट पर समुद्र के निकट का प्रायः प्रत्येक नगर और गाँव इन लगूनों या नहरों द्वारा एक दूसरे से जुड़ा हुआ है।

जलवायु और वर्षा। भारतवर्ष की जलवायु अध्ययन करने के पश्चात् लङ्का की जलवायु समझना बहुत सरल है। यह टापू विषुवत् रेखा के अधिक निकट है, इसलिए यहाँ की जलवायु अधिक गरम होनी चाहिए। सूर्य बराबर साल भर क़रीब क़रीब सिर के ऊपर रहता है। इसलिए यहाँ उत्तरी भारतवर्ष की तरह जाड़े नहीं पड़ते। परन्तु यह चारों ओर समुद्र से भी घिरा हुआ है, इसलिए यहाँ की जलवायु मातदिल है—अर्थात् देश के बहुत भीतर की ओर स्थित लाहोर जैसे स्थानों की तरह यहाँ की जलवायु गरम नहीं है। फिर एक बात और भी है। यह टापू दोनों मानसूनों के रास्ते में पड़ता है: जून से सितम्बर तक जो वर्षा



ग्राहम की चोटी ।

मलाबार तट पर होती है वह यहाँ भी होती है, और जो वर्षा अक्टूबर से फ़र्वरी तक कर्नाटक तट पर होती है वह भी यहाँ होती है। वास्तव में इस टापू पर वर्ष के प्रत्येक सप्ताह में वर्षा होती रहती है; मध्य के पर्वतों पर भारी वर्षा होती है, और इन से वे नदियाँ निकलती हैं जो चारों ओर टापू में फैली हुई हैं। टापू के शेष भाग में, चौरस होने के कारण, कुछ कम वर्षा होती है। सब से अधिक वर्षा का भाग दक्षिणी-पश्चिमी कोना है, जहाँ दक्षिणी-पश्चिमी मानसून पूरे बल के साथ आता है। इसलिए यही भाग सब से अधिक उपजाऊ और सब से अधिक आबाद है। शेष भाग में बरसात का मौसिम छोटा होता है, और सूर्य भी तरी को शीघ्र सोख लेता है। इस प्रकार नदियाँ जो मध्य के पहाड़ों से निकलती हैं बरसात के मौसिम को छोड़ कर अन्य मौसिमों में बिलकुल सूखी रहती हैं, और नावों के बहुत कम काम की हैं। जब ये चौरस छिछले तट पर समुद्र में गिरती हैं, तो समुद्र की धाराएँ उनके मुहानों को रेत से भर देती हैं। सब से बड़ी नदी महावली गंगा (बड़ी रेतीली नदी) है, जो उत्तर-पूर्व को ओर लम्बे ढाल से बह कर त्रिङ्कोमाली बन्दर में गिरती है।

फ़सलें। जलवायु और वर्षा से फ़सलें भी जानी जा सकती हैं। वे दक्षिण भारत की फ़सलों से बहुत मिलती-जुलती हैं। मिट्टी उपजाऊ नहीं है, और टापू की तीन चौथाई भूमि जोती-बोई नहीं जाती : टापू के बड़े बड़े भाग जङ्गलों से ढके रहते हैं। लंका के मुख्य पेड़ तथा उपज नारियल, धान, चाय और रबड़ हैं। नारियल रेतीली नमकीन मिट्टी को पसंद करता है, और इसलिए यह मलाबार तट की तरह यहाँ भी प्रायः लगूनों के किनारों पर और समुद्र के चौरस रेतीले तट पर पैदा होता है। भीतर चल कर उन भागों में जहाँ पानी तालाबों में इकट्ठा किया जा सकता है या जहाँ नदियों से काफ़ी पानी लिया जा सकता है, धान के खेत भरे पड़े हैं। ऊँची



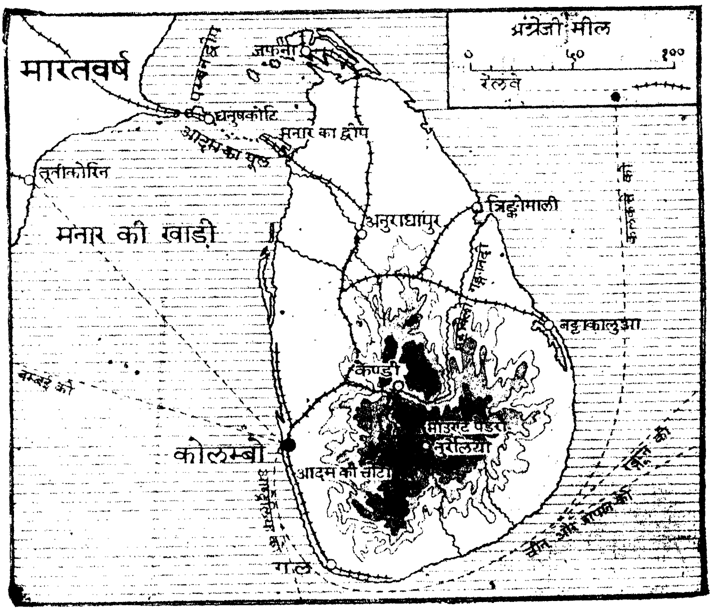
नेवारा ईलिया को जाने वाली रेल जो पहाड़ी ढालों पर चाय के उपवनों के बीच में चक्कर काटती हुई गई है।

पहाड़ियों पर चाय के उपवन बहुत हैं। यह झाड़ी पहाड़ों के उन ढालों पर भली भाँति पैदा होती है, जहाँ वर्षा अधिक होती हो, परन्तु पानी आसानी से बह जाय और धूप भी तेज़ पड़ती हो। इस प्रकार लंका की पहाड़ियों पर चाय की बहुत बड़ी फ़सलें पैदा होती हैं। यह कोलम्बो से योरुप भेजी जाती है। कुछ वर्षों से गरम घाटियों में रबड़ के पेड़ बहुतायत से लगा दिये गये हैं। यहाँ से बहुत सी रबड़ बाहर भेजी जाती है। लङ्का मसालों के लिए सदा से प्रसिद्ध रहा है—जैसे दालचीनी जो एक पेड़ की छाल है, जायफल, लौंग, काली मिर्च और इलायची। जलवायु कोको के पेड़ के लिए भी उपयुक्त है। इस पेड़ के फल से एक प्रकार की मिठाई जिसे चोकोलेट कहते हैं और कोको जो चाय या क़हवा की तरह पीयी जाती है, तैयार किये जाते हैं। जङ्गलों से बहुत सी लकड़ी काटी जाती है।

मनुष्यों का रहन-सहन। लङ्का में बहुत कम खनिज पदार्थ हैं, और खानों से निकाले भी कम जाते हैं। प्लम्बेगो ही जो सीसे की पेन्सिलों के बनाने के काम आता है अधिक पाया जाता है। इस प्रकार हम अनुमान कर सकते हैं कि भारतवर्ष की भाँति यहाँ भी प्रायः सारे ही मनुष्य खेतीबारी से अपना पेट भरते हैं। वे धरती जोतते, पशु चराते, और जंगलों में काम करते हैं। तट पर चारों ओर बहुत से मछुए हैं। इस प्रकार भारतवर्ष की तरह यहाँ भी गाँव बहुत हैं और नगर बहुत कम। सारे रेतीले तट पर या छिछले लगूनों के किनारे के निवासी या तो मछुए हैं, या नारियल के पेड़ों के उगाने वाले हैं जिन से उन को गोला का तेल और जटा मिलती हैं, या लगूनों और नहरों के किनारे मल्लाह हैं जो नाव खेते हैं। चौरस मैदानों पर लोग धान पैदा करते हैं और पहाड़ियों पर हज़ारों मनुष्य चाय के बग़ीचों में काम करते हैं।

जनसंख्या और नगर। यहाँ की आबादी भारतवर्ष के अनेक भागों की तरह घनी नहीं है, क्योंकि बहुत कम धरती जोती-बोई जाती है और जंगल बहुत हैं। दक्षिणी-पश्चिमी कोने में नक़शे में छोटे नगर और गाँवों की एक पंक्ति दिखाई गई है जो एक दूसरे से लगूनों और नहरों द्वारा जुड़े हुए हैं, और बहुत दूर तक रेल से भी जुड़े हुए हैं। टापू पर केवल एक बड़ा नगर है जिसका नाम **कोलम्बो** है। यहाँ अकबर के समय में पुर्तगाल वालों ने और उनके पश्चात् डच लोगों ने, अपने व्यापारियों की रक्षा के लिए क़िला बनाया था। परन्तु उन दिनों में कोलम्बो इतना उपयोगी न था जितना दक्षिणी तट पर गेली था। कोलम्बो का बड़ा बन्दर सन् १८८५ ई० में बन कर तैयार हुआ था; समुद्र में भुजाओं की तरह पत्थर की लम्बी दीवारें बनाई गईं, और इस प्रकार गहरे पानी का एक बहुत बड़ा भाग बड़े जहाज़ों के लिए सुरक्षित किया गया। अब आँधी के समय भी यहाँ पर वे पानी में खड़े रह सकते हैं। इस प्रकार कोलम्बो लंका का मुख्य बन्दरगाह बन गया और बहुत शीघ्र बड़ा नगर हो गया। नक़शे से मालूम होता है कि यह टापू के अन्य भागों से तीन रेलों द्वारा मिला हुआ है। एक लाइन टापू के बीचों बीच में होती हुई जफ़ना तक जाती है। इसकी एक शाखा मध्य के पर्वतों के ढालों के ऊपर कैंडी और नेवाराईलिया होती हुई ऊपर चढ़ जाती है। दूसरी शाखा उत्तर की ओर जाती है और पुल पार कर के मनार टापू तक पहुँचती है, जहाँ से माल और मुसाफ़िर एक छोटे जहाज़ द्वारा पम्बम् टापू को पहुँचाये जाते हैं। यहाँ से मदूरा जाने वाली रेल मिलती है। एक और लाइन तट पर दक्षिण की ओर गेली तक जाती है। इस प्रकार कोलम्बो नारियल और रबड़ के तटीय व्यापार और पहाड़ों पर पैदा होने वाली चाय के व्यापार का केन्द्र है। अधिकांश विदेशी व्यापार कोलम्बो द्वारा ही

होता है और दक्षिण भारत से योरुप को आनेजाने वाले अधिकतर यात्री कोलम्बो हो कर ही आतेजाते हैं। परन्तु कोलम्बो के इतने प्रसिद्ध बन्दरगाह होने का एक और कारण है। यदि पुरानी दुनियाँ के बड़े नक़शे को देखें, तो हमको मालूम होगा कि कोलम्बो उसके मध्य के निकट है। इस प्रकार यह चार महाद्वीपों (योरुप, अफ़्रीका,



लंका—उसके नगर और रेलें।

एशिया और आस्ट्रेलिया) के बीच के समुद्री मार्गों का केन्द्र है। सभी जहाज़ों को कोयले की आवश्यकता होती है और वे लम्बी यात्राओं के लिए अपने साथ काफ़ी कोयला नहीं ले जा सकते। इसलिए लम्बी यात्रा वाले जहाज़ों के लिए, जैसे वे जो योरुप से आस्ट्रेलिया, या चीन या जापान को जाते हैं, कोलम्बो कोयला व पानी

लेने के लिए अत्यन्त उपयुक्त स्थान है। इस प्रकार कोलम्बो बन्दर जहाज़ों के इकट्ठे होने का बहुत बड़ा स्थान है। ये सभी जहाज़ यहाँ लंका से व्यापार करने के लिए नहीं ठहरते, किन्तु कोयला लेने के लिए ठहरते हैं। यह कोयला बहुत बड़े परिमाण में बन्दर के निकट गोदामों में रक्खा जाता है। यह इँग्लेंड और दक्षिण अफ़्रीका से इसी के लिए विशेष रूप से बने हुए जहाज़ों में लाया जाता है। कोलम्बो के समुद्री व्यापार का मुख्य अंश कोयले का मँगाना है।

अन्य नगर छोटे हैं। दक्षिण तट पर **गेली** छोटा सा प्राकृतिक बन्दर है। कोलम्बो का बन्दर बन जाने के पश्चात् इसकी महिमा घट गई है। यद्यपि **त्रिंकोमाली** का बन्दर बहुत अच्छा और गहरा है, तो भी यह गाँव सा है, क्योंकि यह समुद्री व्यापार के मुख्य मार्ग से अलग है और इसके पीछे के देश में आनाजाना भी सुगम नहीं है। **कैंडी** मध्य के पर्वतों के बीच में पुरानी सिंहली राजधानी है, और आजकल भी बौद्धों का तीर्थ है। पीड्रो पर्वत के ढालों पर **नेवाराईलिया** है, जो चारों ओर चाय के बाग़ों से घिरा हुआ है और ठंडा पहाड़ी नगर है। कोलम्बो से जफ़ना जाने वाली रेल पर **अनूर्धपुरा** है, जो लंका का बड़ा अद्भुत नगर है। यहाँ बहुत से बौद्ध-मठ व विहार और स्नान करने के तालाबों के खँडहर हैं, जिनसे मालूम होता है कि शताब्दियों पहले यह बहुत बड़ा और चहल-पहल का नगर था और सभ्यता का केन्द्र था। अब यह प्रायः जनशून्य है और यहाँ चारों ओर घास फूँस उग आया है।

व्यापार। यदि हम को यह ध्यान रहे कि लंका खेतिहर देश है, तो हमें उसका व्यापार भी सुगमतापूर्वक समझ में आ सकता है। यह दूसरे देशों को नरियल, गोला और जटा, चाय, रबड़, कोको और मसाले भेजता है। ये सभी चीज़ें उसकी गरम तर जलवायु में

भलीभाँति पैदा होती हैं। ५० वर्ष हुए इसकी मुख्य फ़सल क़हवा थी, परन्तु १८८० ई० में पौधों को एक बीमारी हो गई जिससे वे नष्ट हो गये। बदले में लंका का टापू अन्य देशों से सूती कपड़ा, धातुएँ और सभी प्रकार के लोहे का सामान आदि वस्तुओं को लेता है, जो वहाँ सस्ती तैयार या पैदा नहीं हो सकती हैं। जैसा हम पढ़ चुके हैं, बाहर से आने वाली वस्तुओं में कोयला मुख्य है। मिट्टी अधिक उपजाऊ न होने के कारण टापू में उसके निवासियों के लिए यथेष्ट चावल नहीं पैदा होता। धान पैदा करने की अपेक्षा पहाड़ियों पर चाय पैदा करना और उसके बदले में विदेशों से चावल मोल लेना अधिक सस्ता पड़ता है। इस प्रकार लंका भारतवर्ष और ब्रह्मा से बहुत सा चावल मँगाता है।

जातियाँ, भाषाएँ और धर्म। अधिकांश मनुष्य सिंहली हैं जिनकी नसों में आर्यों का रक्त है और जो संस्कृत से मिलती जुलती भाषा बोलते हैं। ऐसा ख़याल किया जाता है कि अनेक शताब्दियों पहले ये लोग उत्तरी भारत से यहाँ आये थे। इतिहास से पता लगता है कि गौतम बुद्ध के निर्वाण के पश्चात् वे शीघ्र ही बौद्ध हो गये। भारतवर्ष के निकट होने के कारण लंका में बहुत से तामिल भाषा भाषी भी भिन्न भिन्न समयों पर पहुँच गये हैं। सब से पहले वे सिंहली राजाओं को सहायता देने के लिये पहुंचे थे और उन्होंने उनको दक्षिणी भारत के से तालाबों को बनाना सिखाया। बाद को वे लोग टापू के उत्तरी भाग में आक्रमण करने वालों के रूप में पहुँचे, और वहाँ वे बस गये। आजकल वे हज़ारों की संख्या में चाय और रबड़ के बग़ीचों में काम करने के लिए और सड़कें बनाने के लिए कुलियों के रूप में पहुँचते हैं। उनका रक्त द्रविड़ है, और धर्म हिन्दू है। उन पुर्तगाल वालों और डच लोगों की बहुत सी सन्तानें भी हैं, जिन्होंने पहले यहाँ क़िले और समुद्र-तट पर व्यापारिक स्थान बनाये।

आजकल सैकड़ों अँग्रेज़ चाय और रबड़ के खेतों में काम करके, कोलम्बो में व्यापार करके और सरकारी नौकरी करके अपना पेट पालते हैं। पहाड़ी जंगलों में कुछ वेद लोग भी हैं। ऐसा विचार किया जाता है कि ये लोग टापू के मूल निवासी हैं। ये बिल्कुल असभ्य हैं और शिकार करके अपना अपना पेट भरते हैं। भारतवर्ष और ब्रह्मा की अन्य पहाड़ी जातियों की तरह ये भूत-प्रेतों की पूजा करते हैं।

शासन। लंका का शासन भारत-साम्राज्य के शासन से बिल्कुल भिन्न है। इसका शासन सम्राट् के नाम से एक गवर्नर और कौंसिल द्वारा होता है। शासन का कार्य सुगम करने के हेतु टापू नौ प्रान्तों में बाँट दिया गया है। सन् १८०२ ई० से लंका साम्राज्य का भाग हो गया है, जब डच लोगों ने इसे जावा के टापू के बदले अँग्रेज़ों को दे दिया था।

प्रश्न

१—लंका का एक नक़शा खींचो, जिसमें भारत के प्रायद्वीप से उसका सम्बन्ध दिखाओ।

२—लंका की स्थिति, आकार और प्राकृतिक बनावट दिखाओ। जलवायु और फ़सलों की दृष्टि से भारत के किस भाग से उसकी तुलना कर सकते हो?

३—अन्तर्राष्टीय व्यापार के लिए कोलम्बो की स्थिति क्यों विशेष रूप से अच्छी है?

४—क्या तुम्हारे पास कोई ऐसा प्रमाण है जिस से अनुमान किया जा सकता है कि कभी लंका भारत से जुड़ा हुआ था?

अध्याय १८

भारतवासियों का जीवन और उनके व्यवसाय (२)

भारत-साम्राज्य के निवासी किस प्रकार उदर-पोषण करते हैं। हम पहले ही इस बात को पढ़ चुके हैं कि अधिकांश **भारतवासी खेती से अपना पेट पालते हैं।** वे धरती को जोतते हैं और उस में ऐसी फ़सलें पैदा करते हैं, जो वहाँ की जलवायु और मिट्टी के लिए अत्यन्त उपयुक्त हैं; वे गाय, भैंस और बकरियों को पालते हैं; वे जंगलों में लकड़ियाँ काटते हैं; जला कर उनका कोयला बनाते हैं; लाख और रेशम के कोये इकट्ठा करते हैं। हम कह सकते हैं कि भारतवर्ष का प्रत्येक गाँव उसकी मिट्टी पर निर्भर है, अर्थात् गाँववाले या तो स्वयं उस मिट्टी को जोतते बोते हैं, या ऐसी वस्तुएँ बनाते हैं जिनकी आवश्यकता खेतों, चरागाहों और जंगलों में पड़ती है। इस प्रकार प्रत्येक गाँव में बढ़ई, लुहार और कुम्हार होते हैं। यह हिसाब लगाया गया है कि भारत-साम्राज्य में प्रत्येक दस मनुष्यों में से नौ अपना जीवन-निर्वाह धरती द्वारा ही करते हैं।

परन्तु इन कार्यों के अलावा और भी व्यवसाय हैं, जो प्रायः प्रत्येक गाँव या नगर में पाये जाते हैं। बहुत से मनुष्य सूती कपड़ा बुनते हैं, और चर्ख़ों व कर्घों द्वारा ऊन तथा रेशम कातते और बुनते हैं; लकड़ी पर नक़्क़ाशी करते हैं, और पीतल, ताँबा और चाँदी का काम करते हैं। चूँकि प्रत्येक मनुष्य सूती कपड़ा

पहनता है, इसलिए इसको कर्घे पर बुनना और रँगना सदा से भारतवर्ष का मुख्य व्यवसाय रहा है। रेशम विशेषतया बंगाल, मैसूर और कश्मीर में काता व बुना जाता है, क्योंकि देश के इन्हीं भागों में रेशम का कीड़ा पनपता है। लकड़ी और धातु का काम भारतवर्ष और ब्रह्मा के सभी भागों में किया जाता है। जो भारतीय ग्रेट ब्रिटेन जाते हैं उन्हें यह जान कर आश्चर्य होता है कि वहाँ प्रायः प्रत्येक घर में कोई न कोई ऐसी सुन्दर वस्तु मिलती है जो वहाँ भारतवर्ष या ब्रह्मा से गई है—जैसे रेशमी कपड़ा, कारचोबी का काम, हाथीदाँत या लकड़ी की वस्तुएँ, चन्दन के बकस, बाँस व सींग के खिलौने, और ताँबा, चाँदी तथा पीतल के गहने। मदुरा, बनारस और जयपुर पीतल, ताँबा और चाँदी के काम के लिये प्रसिद्ध हैं। इन सब कामों के लिए धातुएँ विदेशों से मँगानी पड़ती हैं।

अधिकांश सूबों में, विशेषकर बंगाल और मद्रास में, खाल को साफ़ कर के और कमा कर के चमड़ा बनाया जाता है। मद्रास के चमड़े के कारखाने भारतवर्ष में सब से अच्छे हैं। कानपुर अपने चमड़े के सामान, जैसे जूते, पेटियाँ और ज़ीन के लिए, प्रसिद्ध है। भेड़ों की ऊन भारत के केवल ठंडे भागों में ही अच्छी होती है, जैसे हिमालय पर्वत में। शाल, ग़लीचे और कम्बल लाहोर, अमृतसर और श्रीनगर में बनाये जाते हैं। मलाबार तट पर जहाँ नारियल का पेड़ भली भाँति उगता है जटा से चटाइयाँ बनाई जाती हैं, और सूखे गोले से तेल निकाला जाता है।

इन व्यवसायों के अलावा जो भारतवर्ष में सैकड़ों वर्षों से होते आ रहे हैं, और भी कई नये काम हैं जो भाप से चलने वाली मशीनों द्वारा किये जाते हैं।

रुई के कारख़ाने। भारतवर्ष में सब से बड़ा शिल्प-कार्य कपास का सूत कातना और सूत का कपड़ा बुनना है। यों तो कई

पैदा करने वाले प्रत्येक ज़िले में ये कारख़ाने हैं, परन्तु उनमें से अधिकांश बम्बई नगर या बम्बई प्रदेश में हैं। भारत की रूई इतनी अच्छी नहीं होती, जितनी अमेरिका की। इसलिए सब से बढ़िया रूई का कपड़ा, जो भारतवर्ष में पहना जाता है, इँगलिस्तान से आता है जहाँ वह अमेरिका की रूई से तैयार किया जाता है।

पाट के कारख़ाने। हम पढ़ चुके हैं कि गंगा के डेल्टा के आसपास का देश पाट की उपज के लिए अत्यन्त उपयुक्त है। भारतवर्ष में सत्तर से अधिक पाट के कारख़ाने हैं। प्रायः वे सभी बंगाल में ही हैं, जहाँ कच्चा पाट पैदा होता है। उन में से बहुत से हुगली नदी के किनारे कलकत्ते के निकट हैं, जहाँ नावों तथा डोंगियों द्वारा नदी के मार्ग से पाट का रेशा सुगमतापूर्वक लाया जाता है। वहाँ पाट को बुन कर बोरे और टाट तैयार किये जाते हैं। इन मिलों में प्रति वर्ष लम्बाई में इतना टाट तैयार होता है कि वह पृथ्वी के चारों ओर तीन बार लपेटा जा सकता है।

मशीनों से और भी कई प्रकार के काम होते हैं, किन्तु वे इतने महत्त्वशाली नहीं हैं। इस प्रकार बंगाल और मद्रास के चावल पैदा करने वाले ज़िलों में, रंगून में और अन्य कई बड़े नगरों में अनेक मिलों में चावल साफ़ किया और पीसा जाता है। इसी प्रकार पंजाब, सिन्ध और संयुक्त प्रान्त के गेहूँ पैदा करने वाले ज़िलों में गेहूँ का आटा पीसने वाली बहुत सी चक्कियाँ हैं। अन्य कारख़ानों में गन्ना कुचल कर रस निकाला जाता है। बहुत से कोल्हू बैलों द्वारा चलाये जाते हैं, और उन गाँवों में हैं जहाँ गन्ना पैदा होता है। आसाम, दारजिलिंग और नीलगिरि तथा त्रावनकोर की पहाड़ियों के चाय के बग़ीचों में कारख़ाने हैं, जहाँ पत्तियाँ सुखा कर चाय तैयार की जाती हैं। मंगलोर में भीतर पैदा होने वाली क़हवा विदेशों में भेजने से पहले डिब्बों में सावधानी से बंद की जाती है। रंगून,

कालीकट और हिमालय के निकट के नगरों में तख़्ते चीरने के बड़े बड़े कारख़ाने इंजिन द्वारा चलाये जाते हैं, और उन लकड़ी के लट्ठों के तख़्ते चीरे जाते हैं जो पहाड़ के जंगलों से नदियों में बहाये जाते हैं। लकड़ी का गूदा, जंगली घास और बाँस से कारख़ानों में काग़ज़ बनाया जाता है। ये कारख़ाने मुख्यतया बंगाल में हैं। बम्बई, बरार, मध्य प्रदेश, मद्रास, संयुक्त प्रान्त और पंजाब के रूई पैदा करने वाले ज़िलों में रूई के पुतलीघर हैं, जहाँ रूई ओटी जाती है। और दबा कर कातने और बुनने वाले कारख़ानों को भेज दी जाती है। मलाबार तट पर बहुत से ईंटों (टाइल) के कारख़ाने हैं। ये मंगलोर की ईंटें वहाँ पैदा होने वाली बहुत अच्छी मिट्टी की बनाई जाती हैं, जो सारे भारतवर्ष में इस्तैमाल की जाती हैं। रंगून के निकट सिरियाम में इरावदी नदी द्वारा जहाज़ों में तेल लाया और साफ़ करके उसका पैट्रोल बनाया जाता है, और मोमबत्तियाँ, साबुन और वैसलीन तैयार किये जाते हैं।

मैदानों की बड़ी नदियों पर और इरावदी तथा अन्य नदियों पर भी, अनेक मनुष्य मल्लाही करके या नावें बना कर अपना पेट पालते हैं। बम्बई और मद्रास प्रदेशों के सारे समुद्रतट पर नमक तैयार किया जाता है, और सारे ही तट पर मछुओं के गाँव बसे हुए हैं। बंदरगाहों पर बहुत से मल्लाह जहाज़ों और नावों पर माल उतारने व लादने का काम करते हैं।

खनिज पदार्थ। भारतवर्ष और ब्रह्मा के बड़े कारोबार के देश न होने का एक कारण यह भी है कि विस्तार के विचार से इन में अधिक खनिज पदार्थ नहीं मिलते।

कोयला सब से अधिक उपयोगी खनिज पदार्थ है। पिछले चालीस वर्षों में इसकी पैदावार इतनी बढ़ गई है कि भारतवर्ष अपनी

आवश्यकताओं को स्वयं पूरी कर सकता है। अभाग्यवश यह बहुत थोड़े स्थानों में मिलता है। ६० प्रति शत कोयला रानीगंज, झरिया और गिरीडीह की खानों से मिलता है, जो बंगाल, बिहार और उड़ीसा में हैं। थोड़ा सा कोयला हैदराबाद रियासत में सिंहरेनी में मिलता है।

लोहा भारतवर्ष के अनेक भागों में मिलता है, परन्तु लोहे की खानें बहुत कम स्थानों में हैं। इन में से मुख्य बंगाल और बिहार के सूबों में हैं। यहाँ के लोहे के डलों में अधिक धातु होती है, और ये कोयले की खानों के निकट मिलते हैं जिससे इनके गलाने में अधिक व्यय नहीं पड़ता। हाल में बिहार और उड़ीसा में नई लोहे की खानों का पता चला है, और ऐसा विचार किया जाता है कि इन खानों में अमेरिका की खानों से अधिक लोहा होगा। जमशेदपुर में टाटा के कारख़ाने में कच्चा लोहा गलाया जाता है, और उसका इस्पात तैयार किया जाता है। अभी हाल में रंगून के पूर्व में लोहे का खान मिला है। कहा जाता है कि यहाँ के डलों में लोहे का परिमाण अधिक है।

नमक प्रत्येक मनुष्य खाता है, और यह कुछ चीज़ों के बनाने में भी काम आता है। (१) मद्रास और बम्बई के तटों के स्थानों पर यह समुद्र के पानी को भाप बना कर निकाला जाता है। (२) जयपुर राज्य में साँभर झील से और संयुक्त प्रान्त, राजपूताना तथा कच्छ में नमकीन पानी के गड्ढों से नमक निकाला जाता है। (३) पंजाब में नमक के पहाड़ से नमक के डले खोदे जाते हैं, जहाँ ८ मील लम्बी और १,००० फ़ुट मोटी स्वच्छ नमक की चट्टान है।

सोना। इस की सब से बड़ी खानें मैसूर राज्य में कोलर में हैं। यहाँ कच्चा सोना कड़ी चट्टानों में बहुत नीचे मिलता है। ये चट्टान

पानी के बल से तोड़ कर ऊपर लाई जाती हैं। हैदराबाद् रियासत में उसी प्रकार की चट्टानों में कई और छोटी खानें हैं।

ताँबा। यह धातु थोड़ी सी दक्षिण भारत, राजपूताना और अन्य स्थानों में पाई जाती है, परन्तु कोई खान बड़ी नहीं है। भारतवर्ष में बहुत सा ताँबा वर्तन आदि बनाने के काम आता है, जो अन्य देशों से मँगाया जाता है।

भुड़भुड़। भारतवर्ष की भुड़भुड़ की खानें संसार भर में सब से अच्छी हैं, और अन्य किसी देश की अपेक्षा यहाँ अधिक भुड़भुड़ मिलता है। यह विशेषकर बिहार और उड़ीसा में तथा मद्रास में नैलोर के निकट मिलता है। विद्युत और ताप का उत्तम अचालक होने के कारण यह भट्टी की खिड़कियों, लेम्पों और बिजली की मशीनों के बनाने के काम आता है।

प्लम्बेगो पेन्सिलों के बनाने के काम आता है, और अधिकतर लंका की खानों में मिलता है। थोड़ा सा त्रावनकोर में भी मिलता है।

मिट्टी का तेल। भारत-साम्राज्य में मिलने वाले मिट्टी के तेल का ६० प्रति शत भाग इरावदी की घाटी के तेल के सोतों से मिलता है। कुछ तेल के कुए ब्रह्मपुत्र नदी की घाटी में और सिन्ध नदी के तट पर अटक के निकट भी हैं।

सीसा, चाँदी, जस्ता और टीन। भारतवर्ष में कई स्थानों में सीसा मिलता है। पहले यह अधिक परिमाण में मिला करता था, परन्तु यहाँ की खानों से निकालने के बदले उसको बाहर से मँगाना सस्ता पड़ता है। हाल में कच्चे सीसे की खानें मालूम की गई हैं, और अपर ब्रह्मा में बौडविन की खानों से अब सीसा निकाला जाता है। इन खानों से बहुत सी चाँदी और थोड़ा सा

जस्ता भी मिलता है। अन्य देशों की अपेक्षा भारतवर्ष में सब से अधिक चाँदी प्रयोग में आती है। परन्तु सिवाय उस थोड़ी सी चाँदी के जो बौडविन की खान से निकाली जाती है अन्य सारी चाँदी विदेशों से आती है। ब्रह्मा उन थोड़े से देशों में से एक है जिन में टीन पाई जाती है। तनासरिम योमा पर होने वाली मानसून की वर्षा उसे नदियों में और समुद्र में बहा देती है, जहाँ से वह बाहर निकाल ली जाती है।

संसार भर में सब से अधिक **मेङ्गनीज़** भारतवर्ष में मिलती है। इसका अधिकांश भाग योरुप भेजा जाता है, जहाँ वह औज़ारों का इस्पात कड़ा करने के काम आता है। सब से अच्छी खानें मध्य-प्रदेश में हैं।

मौनेज़ाइट एक ऐसी धातु है, जो बहुत कम मिलती है और जो लैम्पों के 'मेंटिल' बनाने के काम आती है। यह ट्रावनकोर राज्य के तट पर रेत में पाया जाता है।

चिकनी मिट्टी, बालू और चूना। बर्तन और ईंटें बनाने की मामूली चिकनी मिट्टी प्रायः सभी भागों में मिलती है, परन्तु विशेषकर नदियों की घाटियों में पाई जाती है। वह स्वच्छ रेत जिस से शीशा बनता है केवल थोड़े से ही स्थानों में पाया जाता है। चूना-का-पत्थर जलाने से चूना मिलता है, जो पठार की चट्टानों में पाया जाता है। नदियों की घाटियों में कंकड़ के डले खोदे जाते हैं, और समुद्रतट पर चूना बनाने के लिए घोंघे जलाये जाते हैं।

इमारती पत्थर। देश में अनेक प्रकार के इमारती पत्थर निकाले जाते हैं। दक्षिण भारत का कड़ा 'ग्रेनाइट' अत्युत्तम पत्थर होता है। यहाँ प्रत्येक गाँव और नगर में इस पत्थर के बने हुए मन्दिर देख पड़ते हैं, जो सैकड़ों वर्ष हो जाने पर भी नहीं नष्ट हुए हैं।

संगमरमर की मुख्य खानें अरावली की पहाड़ियों में हैं। देहली, आगरा और लाहोर में संगमरमर के बने हुए विशाल महल, क़ब्रें और मसजिदें हैं। इनमें सब से बढ़िया इमारत आगरे का ताजमहल है, जो स्वच्छ सफ़ेद संगमरमर का बना हुआ है। परन्तु अधिकतर साधारण पत्थर काम में लाया जाता है, जो बहुत बड़े परिमाण में पठार के उत्तरी भाग में मिलता है। संयुक्त प्रान्त की प्रायः प्रत्येक प्रसिद्ध इमारत इस पत्थर की बनी हुई है।

प्रश्न

१—भारत की कुछ पुरानी हाथ की कारीगरियों का वर्णन करो। इस देश के मुख्य बड़े बड़े व्यवसाय कौन कौन से हैं, और प्रत्येक कहाँ पाया जाता है?

२—भारत-साम्राज्य के प्रधान खनिज कौन कौन से हैं, और वे किन किन स्थानों पर निकाले जाते हैं? प्रत्येक किस काम आता है?

अध्याय १९

भारतवासियों का जीवन और उनके व्यवसाय (२)

व्यापार

भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका में बहुत से मनुष्य ऐसे भी हैं जो फ़सलें पैदा करके, या पशुओं को चरा कर, या अपने हाथों अथवा मशीनों द्वारा चीजें बना कर अपना पेट नहीं पालते हैं। परन्तु वे देश के एक भाग से दूसरे भाग को या अपने देश से संसार के अन्य देशों को माल भेज कर जीवन-निर्वाह करते हैं। हम पढ़ चुके हैं कि भारतवर्ष और ब्रह्मा की मुख्य नदियाँ, रेलें, सड़क, नहर और बन्दर कहाँ हैं, और हम जानते हैं कि वे माल ले जाने के काम आते हैं। प्रत्येक देश में दो प्रकार का व्यापार होता है—घरेलू व्यापार और विदेशी व्यापार।

लोग माल को अदला-बदली तब तक नहीं करते जब तक वे यह नहीं सोच लेते कि उनको कुछ लाभ होगा, और लाभ की आशा ही से व्यापार किया जाता है। गाँव के बाज़ार में भी कुछ ऐसी वस्तुएँ मिलती हैं जो न वहाँ पैदा होती हैं और न उसके आसपास बनाई जाती हैं, जैसे नमक, मिट्टी का तेल और दियासलाई। विदेशों से या भारतवर्ष के अन्य भागों से आने वाले माल के बदले दूसरा माल भेजा जाता है। सारे संसार में ऐसा ही होता है। प्रत्येक देश उन फ़सलों को और फलों को जो वह बहुत अच्छी तरह पैदा कर सकता है, उस कोयला और लोहा या चाँदी को जो उसकी खानों से निकाले जाते हैं और उन वस्तुओं को जिन्हें वह बड़ी सुगमता से बना सकता है, बाहर भेजता है। बदले में उसे अन्य देशों से वे वस्तुएँ

मिलती हैं जिन्हें वे देश आसानी से बना सकते हैं, वे खनिज पदार्थ जो उनकी खानों से निकलते हैं और वे फल तथा फ़सलें जो वे पैदा करते हैं। जिस देश को दूसरे देशों की आवश्यकता के अनुसार जितनी अधिक चीज़ें बेचनी पड़ती हैं उतनी ही अधिक वह मोल ले सकता है। अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार से उन देशों के मनुष्य धनवान् हो जाते हैं, न कि निर्धन। उत्तम सड़कें, अधिक रेलें और बड़े तथा तेज़ जहाज़ बनाने से जितनी सुगमतापूर्वक और कम व्यय पर माल एक जगह से दूसरी जगह पर पहुँचाया जा सकता है, उतने ही वेग से व्यापार बढ़ता है। बिना उस व्यापार के जो भारतवर्ष दूसरे देशों से करता है भारतवर्ष बहुत निर्धन देश हो जायगा।

भारतवर्ष और ब्रह्मा का व्यापार (विशेषकर ब्रिटिश साम्राज्य से)। यदि हम को यह बात याद है कि भारतवर्ष और ब्रह्मा किस ढंग के देश हैं तो हम आसानी से बता सकते हैं कि ये संसार के शेष भाग से किस प्रकार का व्यापार करते हैं। ये खेतिहर देश हैं, और इन में न तो बहुत सी खान ही हैं और न यहाँ का शिल्प ही बढ़ा-चढ़ा है। इसलिए ये अपने खेतों और जंगलों की फ़सलें और अपनी चरागाहों की उपज को बाहर भेजते हैं, और उनके बदले में वे माल लेते हैं जो या तो दूसरे देश सुगमतापूर्वक बना सकते हैं, अथवा जो यहाँ कठिनाई से बनाये जाते हैं।

बाहर जाने वाली चीज़ें

खेतों और बाग़ों से। भारत-साम्राज्य से बाहर जाने वाले मुख्य अन्न गेहूँ और चावल हैं। पंजाब और उत्तरी भारत से बड़े बड़े जहाज़ों में भर कर गेहूँ कराँची और बम्बई से भेजा जाता

है। यह मुख्यकर इँगलिस्तान को भेजा जाता है, जहाँ प्रत्येक मनुष्य हर एक भोजन के समय गेहूं के आटे की रोटी खाता है। ब्रह्मा, बंगाल और मद्रास के बन्दरगाहों से बहुत बड़े परिमाण में चावल इँगलिस्तान, लंका, स्ट्रेट्स सैटिलमेंट्स और मौरिशस टापू को भेजा जाता है। हिन्दुस्तानी मज़दूर (श्रमजीवी) जहाँ कहीं बाहर जाते हैं, उनके पीछे पीछे चावल भी चलता है। ब्रह्मा से चावल भरे हुए जहाज़ चीन, जापान और पूर्वी अफ़्रीका जैसे चावल खाने वाले देशों को जाते हैं।

लंका और स्ट्रेट्स सैटिलमेंट्स उन बहुत से मसालों को मँगाते हैं, जो हिन्दुस्तानी कुली दाल तरकारी में डालते हैं जो वहाँ चाय के उपवनों और रबड़ के खेतों में काम करने के लिए गये हुए हैं। परन्तु सब से अधिक काम के तिलहन, जैसे अंडी, मूँगफली, अलसी, सरसों और तिल इँगलिस्तान को जाते हैं, जहाँ या तो इन को मनुष्य और पशु खाते हैं या अन्य रूप से प्रयोग करते हैं।

ब्रिटिश साम्राज्य के प्रायः सारे ही अंग्रेज़ी-भाषा भाषी मनुष्य दिन में दो बार चाय पीते हैं। अमेरिका और योरुप के लोग प्रति वर्ष चाय का अधिकाधिक प्रयोग कर रहे हैं। भारत और लंका इस चाय को भेजते हैं। कलकत्ते से आसाम की, मद्रास और कालीकट से नीलगिरि और पश्चिमी घाट की, और कोलम्बो से लंका की पहाड़ियों की चाय बाहर भेजी जाती है। पश्चिमी घाट की क़हवा ब्रिटेन और आस्ट्रेलिया को भेजी जाती है, विशेषकर मंगलोर से। कुछ तम्बाकू इँगलेंड को भेजी जाती है और हिन्दुस्तान तथा ब्रह्मा की सिगरेटें स्ट्रेट्स सेटिलमेंट्स को जाती हैं।

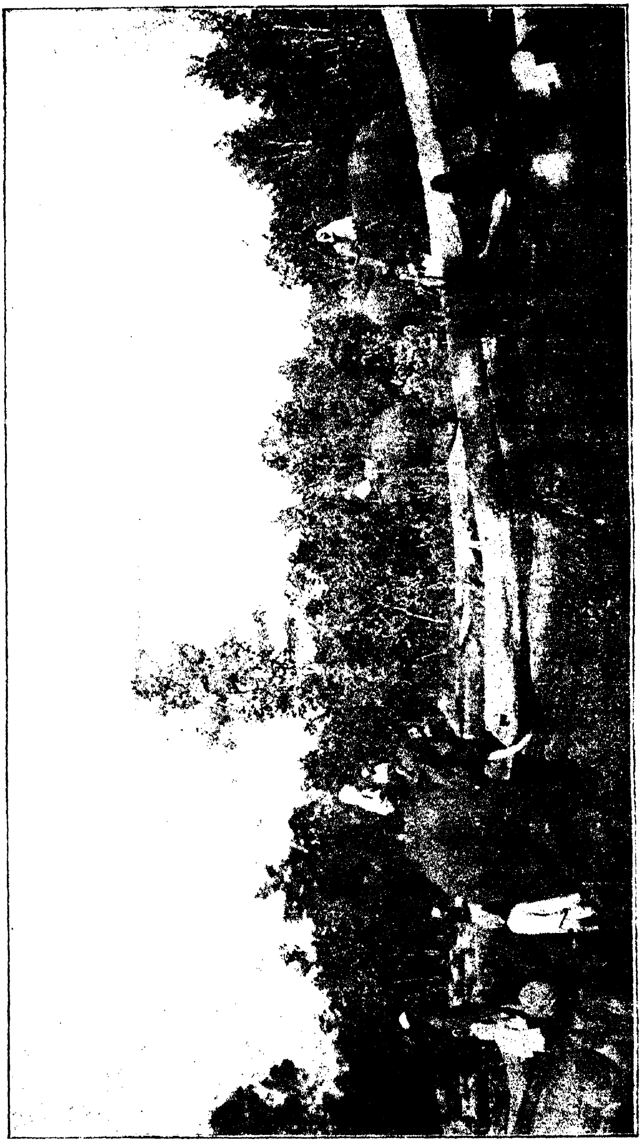
इन अन्न की फ़सलों के अतिरिक्त भारत-साम्राज्य रेशे बाहर भेजता है, जैसे कपास और पाट। रूई इंग्लेंड को भेजी जाती है जो संसार भर में सब से बड़ा सूती कपड़ा तैयार करने वाला देश

है। उसे ले जाने के लिए हांगकांग और जापान के जहाज़ आते हैं। कच्चा पाट बहुत बड़े परिमाण में भेजा जाता है। यह बंगाल में पैदा होता है और स्काटलैंड के डंडी नगर को भेजा जाता है, जहाँ उसकी क़िरमिच और फ़र्श बनते हैं। भारतवर्ष से बाहर जाने वाला प्रायः सारा ही सन ग्रेट ब्रिटेन ले लेता है, जहाँ उसकी रस्सियाँ बटी जाती हैं। मलाबार तट से नारियल की जटाएँ भी बहुत बड़े परिमाण में इसी देश को भेजी जाती हैं।

चरागाहों से। भारतवर्ष में गाय, भैंस, बकरी और भेड़ों का विशाल समूह है। इसलिए यहाँ से ब्रिटेन और योरुप को बहुत सी खाल और चमड़े भेजे जाते हैं, विशेषकर बंगाल और मद्रास से। योरुप में प्रत्येक मनुष्य जूते पहनता है। उत्तरी भारत का कपास ब्रिटेन को भेजा जाता है, जहाँ उसे कात कर कपड़ा बुना जाता है।

जंगलों से। लकड़ी विशेषकर ब्रिटेन को जाती है। सागौन और चन्दन की लकड़ी अधिक परिमाण में भेजी जाती है। अधिकांश सागौन ब्रह्मा से जाती है क्योंकि यहाँ की लकड़ी संसार में सब से उत्तम होती है, परन्तु थोड़ी सी कालीकट से भी बाहर भेजी जाती है। चन्दन की लकड़ी जो मैसूर राज्य में पैदा होती है मद्रास के बन्दरगाहों से भेजी जाती है। जितनी कच्ची रबड़ भारत-साम्राज्य से ब्रिटेन को भेजी जाती है उस में से आधी मद्रास प्रदेश से और आधी ब्रह्मा से जाती है। जब रबड़ के नये बाग़ लग जायँगे तो यह अधिक परिमाण में बाहर भेजी जायगी। एक प्रकार का रंग जिसे कच्छ कहते हैं ब्रह्मा से भेजा जाता है; और लाख जिस से रोग़न तैयार किया जाता है, कलकत्ते से भेजी जाती है।

खानों से। कोयला। बंगाल का कोयला योरुप नहीं भेजा जाता क्योंकि वहाँ अच्छी खानें हैं, परन्तु वह मद्रास, कोलम्बो, पिनांग



सागौन के लट्ठे ले जाते हुए हाथी।

और सिंहपुर, रंगून और अदन जैसे बन्दरगाहों को जहाज़ों के लिए भेजा जाता है। रंगून से बहुत सा तेल उन जहाज़ों के इस्तैमाल के लिए जाता है जो कोयले के स्थान पर तेल जलाते हैं। ब्रह्मा की अधिकांश टीन सिंहपुर को भेजी जाती है, जहाँ वह योरुप जाने से पहले गला कर साफ़ की जाती है। हिन्दुस्तानी मैंगनीज़ का अधिकांश भाग कलकत्ता व बम्बई से इंगलैंड को भेजा जाता है। बंगाल और मद्रास से भुड़भुड़ भेजा जाता है।

कारख़ानों से। सूती कपड़ा और पाट का सामान।

आजकल एशिया का सूती धागा और कपड़ा बुनने का मुख्य केन्द्र बम्बई है और यहाँ से ये चीज़ें हिन्द महासागर और पूर्व के तटों के बन्दरगाहों को भेजी जाती हैं। सूत बहुत बड़े परिमाण में हांगकांग को भेजा जाता है, जहाँ चीनी करघों में उसका कपड़ा बुना जाता है। यहाँ के कारख़ानों से अनेक प्रकार के कपड़े भी लंका, अदन, मिस्र, पूर्वी अफ़्रीका और आस्ट्रेलिया को भेजे जाते हैं।

कलकत्ता सारे संसार के लिए टाट बनाता है। वह पाट का धागा बुनता है और बाहर भेजता है, और बहुत सी क़िरमिच भी बुन कर बाहर भेजता है। परन्तु वहाँ से मुख्यतया बोरे बाहर भेजे जाते हैं। ये संसार के सभी भागों को भेजे जाते हैं।

भीतर आने वाला माल

जो वस्तुएँ भारत-साम्राज्य अन्य देशों को भेजता है उनके बदले में उसे क्या मिलता है? इस प्रश्न का उत्तर देने के लिए हम को तीन बातें याद रखनी चाहिए। प्रथम तो, इस देश की जनसंख्या अन्य किसी देश से अधिक है। दूसरे यहाँ के लोग मुख्यकर धरती को जोत कर और पशुओं को पाल कर उदर-पोषण करते हैं। तीसरे,

कपास और पाट को कातने और बुनने के अतिरिक्त यहाँ बहुत कम काम कारख़ानों में होता है। ये दोनों पौधे भारतवर्ष में उगते हैं। अधिक जनसंख्या होने के कारण हम को यह आशा हो सकती है कि यहाँ बहुत से खाद्य पदार्थ विदेशों से आते होंगे। कल-कारख़ानों के द्वारा बहुत कम काम होने के कारण इस देश में अन्य देशों से अधिक कच्चा माल नहीं आता। परन्तु यह तो अवश्य है ही कि इस बड़ी जनसंख्या के लिए बाहर से बना हुआ माल बहुत आता होगा। अब हम इन तीनों प्रकार के भीतर आने वाले माल का एक एक कर के वर्णन करेंगे।

१—**खाद्य पदार्थ और तम्बाकू**। भारतवर्ष और ब्रह्मा में वे सारे ही अन्न पैदा होते हैं जो भारतवर्ष और ब्रह्मा के प्रधान भोजन हैं, जैसे चावल जौ, ज्वार, बाजरा, दाल, चना और गेहूं। परन्तु करोड़ों आदमियों को पेट भरना है। कुछ लोग इस प्रकार के पदार्थ खाते हैं जो वे घर पर नहीं पैदा करते। अधिकांश मनुष्यों को भारतवर्ष और ब्रह्मा को आने वाले खाद्य पदार्थों से लदे हुए जहाज़ों को देख कर आश्चर्य होगा। बिस्कुट, आटे के बने हुए पदार्थ, डिब्बों और बोतलों में बन्द किये हुए फल, जमा हुआ दूध, मुरब्बा, पनीर और कोको अधिक परिमाण में हमारे देश में आते हैं। भारतवर्ष में ये वस्तुएँ विशेषकर योरुपवालों के प्रयोग के लिए आती हैं। परन्तु हिन्दू और मुसलमान भी प्रति वर्ष इनका अधिकाधिक प्रयोग कर रहे हैं। ब्रह्मा में जहाँ जाति-व्यवस्था नहीं है इस प्रकार के बहुत से पदार्थ खाये जाते हैं और ब्रह्मा अन्य सूबों की अपेक्षा अधिक भोजन मँगाता है। स्ट्रेट्स सैटिलमेंट्स और लंका से नारियल आते हैं। पिंड खजूर और छुहारे बहुत बड़े परिमाण में कराँची और बम्बई को फ़ारस की खाड़ी के तट से लाये जाते हैं, जहाँ वे गरम और सूखी जलवायु में स्वतः उग आते हैं।

शकर। अन्य किसी देश की अपेक्षा भारतवर्ष और ब्रह्मा में अधिक गन्ना पैदा होता है, और यहाँ हज़ारों खजूर के पेड़ हैं। परन्तु बहुत सी शकर बाहर से मँगानी पड़ती है। ब्रिटिश साम्राज्य में प्रायः सारी ही पैदा होने वाली शकर मौरिशस के टापू (मिरच के देश) से आती है। साम्राज्य के बाहर के देशों में से जावा हमारे देश को सब से अधिक शकर भेजता है।

मसाले। जितने मसाले भारतवर्ष और ब्रह्मा से बाहर जाते हैं उस से दुगुने यहाँ आते हैं। हम में से निर्धन से निर्धन मनुष्य चावल, दाल या तरकारी में उन्हें स्वादिष्ट करने के लिए मसाले डालते हैं। जंज़ीबार से लोंग और स्ट्रेट्स सैटिलमैंट्स से काली मिर्च और जायफल अधिक परिमाण में आती हैं। नमक तक भी इँग्लेंड से आता है।

तम्बाकू। करोड़ों सिगरटें प्रति वष इस देश में आती हैं। ये विशेषकर इँग्लेंड से मँगाई जाती हैं, जहाँ वे अमेरिका में पैदा होने वाली तम्बाकू से तैयार की जाती हैं। मिस्र से बढ़िया सिगरटें आती हैं।

२—**कच्चा माल।** भारतवर्ष कारबार का देश नहीं है, इसलिए यहाँ कच्चे माल की अधिक परिमाण में आवश्यकता नहीं है। परन्तु एक या दो को याद रखना आवश्यक है। **तेल** सब से अधिक आवश्यक है, विशेषकर मिट्टी का तेल जो प्रत्येक रात को करोड़ों लैम्पों में प्रयोग किया जाता है। ब्रह्मा में तेल के सोते हैं, इसलिए वहाँ विदेशों से तेल मँगाने की आवश्यकता नहीं पड़ती। भारतवर्ष में, अमेरिका के संयुक्तराज्यों से, डच लोगों के अधीन बोर्नियो के भाग से और रंगून से मिट्टी का तेल आता है। रेलों और जहाज़ों के प्रयोग के लिए **कोयला** भी मँगाया जाता है। बंगाल

की कोयले की खानें काफ़ी कोयला नहीं दे सकतीं, और रेल द्वारा भारत के अन्य भागों को इसे भेजने में व्यय भी अधिक पड़ता है। भारतीय बन्दरों में जहाज़ों के लिए और देश के भीतरी भागों में भेजने के लिए कुछ कोयला इँग्लैंड, नेटाल और न्यू साउथ वेल्स की खानों से आता है।

लकड़ी। ब्रह्मा अपनी और भारतवर्ष दोनों की सागौन की आवश्यकताएँ पूरी करता है। चीड़ की लकड़ी जो मुलायम होती है और आसानी से छीली जा सकती है, कनाडा और स्वीडन से आती है। कच्चा रेशम चीन से आता है, और कच्चा ऊन आस्ट्रेलिया की चर-भूमि से आता है।

३—बना हुआ माल। भीतर आने वाले माल में इन की संख्या सब से अधिक है।

सूती, ऊनी और रेशमी माल। भारतीय मिलों में हमारी आवश्यकताओं के लिए काफ़ी कपड़ा नहीं तैयार किया जाता है। बहुत सा सूती धागा इँग्लैंड से आता है, जिस से यहाँ करघों द्वारा कपड़ा तैयार किया जाता है; सीने का सूती डोरा भी यहाँ बहुत आता है। इँग्लैंड में कई प्रकार के बढ़िया सूती कपड़े बुने जाते हैं जिन्हें हम प्रयोग में लाते हैं। ब्रिटेन से कुछ ऊनी धागा और क़पड़ा भी हम मँगाते हैं। फ़ारस हमारे लिए फ़र्श भेजता है। रेशमी डोरा जापान और इटैली से आता है। चीन और जापान रेशमी कपड़ा भेजते हैं। लकड़ी के गूदे से तैयार किया गया बहुत सा कृत्रिम रेशमी कपड़ा अब इंग्लैंड और इटैली से आता है। थोड़ा सा रेशम बम्बई में बुना जाता है।

मशीनें। भारत-साम्राज्य में भारतीय लोहे से अभी तक बहुत कम मशीनें तैयार होती हैं। हमारी आवश्यकताओं के लिए

अधिकतर मशीनें बाहर से आती हैं, और वे प्रायः, ग्रेट ब्रिटेन से मगाई जाती हैं। बंगाल के पाट के कारख़ानों में, बम्बई, मद्रास और कानपुर के पुतलीघरों में, रंगून के चावल के कारख़ानों में, तथा संयुक्त प्रान्त और पंजाब की पनचक्कियों में इस्तैमाल होने वाले इंजिन और बायलर; लोहा, कोयला और सोने की खानों में काम आने वाली मशीनें; नदियों पर चलने वाले जहाज़ों के इंजिन, चाय तैयार करने की, लकड़ी चीरने की, काग़ज़ बनाने की और बड़े नगरों में पुस्तकों तथा समाचार-पत्रों के छापने की प्रायः सभी मशीनें ब्रिटेन की बनी हुई हैं, और वहीं से वे यहाँ भेजी गई हैं। सैकड़ों मोटरकार और हज़ारों बाइसिकलें हमारे देश में मँगाई जाती हैं। प्रति वर्ष अधिकाधिक मशीनें भारतवर्ष में मंगाई जाती हैं और यह इस बात का पक्का प्रमाण है कि यहाँ के मनुष्य प्रति वर्ष अधिक माल बनाते हैं और धनवान् होते जाते हैं।

रेल की मशीनें। भारतवर्ष और ब्रह्मा की रेल की लाइनों पर हज़ारों इंजिन और रेल के चौपहिये दौड़ा करते हैं। इन में से कुछ तो भारतवर्ष में उन लोहे की चद्दरों से बनाये गये हैं जो ग्रेट ब्रिटेन में तैयार की गई हैं। इन लम्बी लाइनों पर प्रायः प्रत्येक रेल की पटरी इँगलेंड से लाई गई है। फिर उन इस्पात के बने हुए सभी प्रकार के करोड़ों औज़ारों का विचार करो जो प्रति दिन काम में आते हैं। ये प्रायः सभी बरमिंगम और शेफ़ील्ड के कारख़ानों में तैयार होते हैं।

धातुएँ। टीन चढ़ा हुआ लोहा, जस्त चढ़ी हुई लोहे की चद्दरें, रेल की पटरियाँ, पेच, गार्डर, नल, तार, बर्तन बनाने के लिए पीतल ताबाँ और चाँदी, और सिक्कों के लिए राँगा—ये सभी वस्तुएँ भारतवर्ष में बाहर से आती हैं।

शीशा। लेम्प और चिमनियाँ जो घरों में इस्तेमाल होती हैं, और चूड़ियाँ तथा शीशे के मनके जिन्हें लाखों स्त्रियाँ और बच्चे पहनते हैं, आस्ट्रिया से आया करते थे। परन्तु लड़ाई के पश्चात् ये चीज़ें हम जापान से मँगाते हैं।

घोड़े और टट्टू। भारत-सरकार फ़ौज के लिए बहुत से घोड़े आस्ट्रेलिया से मँगाती है। फ़ारस की खाड़ी से बम्बई और कराँची को टट्टू भेजे जाते हैं।

तटीय व्यापार। भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका के तटों के किनारे किनारे बहुत सा समुद्री व्यापार भारतवासियों के ही जहाज़ों और स्टीमरों द्वारा होता है। ये जहाज़ उन छोटे बन्दरगाहों से माल इकट्ठा करते हैं जहाँ बड़े जहाज़ों के लिए बन्दर नहीं हैं, और उन्हें कलकत्ता, बम्बई, कराँची, मद्रास, रंगून और कोलम्बो को पहुँचाते हैं। यह तटीय व्यापार मद्रास प्रदेश के तट पर बहुत होता है, क्योंकि यहाँ छोटे छोटे बंदरगाह बहुत हैं। इस प्रकार का व्यापार तूतीकोरन और कोलम्बो के बीच में, तथा पश्चिमी तट के बन्दरगाहों और बम्बई के बीच में बारहों महीने रहता है। पश्चिमी तट के बन्दरों में तथा उत्तर की ओर कराँची और फ़ारस की खाड़ी को बम्बई से उसके कारखानों का बना हुआ सूती माल भेजा जाता है। बसरा और फ़ारस की खाड़ी के बन्दरगाहों से तटीय यात्रा करने वाले जहाज़ बदले में खजूर, ऊन, फ़र्श और कुछ टट्टू लाते हैं। कलकत्ते से रानीगंज का कोयला मद्रास, रंगून और कोलम्बो को उन के बन्दरों में खड़े होने वाले जहाज़ों के लिए, और भारतवर्ष और ब्रह्मा के तटीय बन्दरगाहों को बोरे भेजे जाते हैं। रंगून से कलकत्ता, मद्रास और बम्बई को पेट्रोल और मिट्टी का तेल, चावल तथा अन्य भारतीय बन्दरगाहों को सागौन की लकड़ी भेजी जाती है।

सरहद का व्यापार। भारत-साम्राज्य की थल-सीमा पर जो पर्वत हैं, उन में बहुत कम दर्रे या अच्छी सड़कें हैं, और उन में से कुछ बड़े ख़तरनाक हैं। आज तक कोई रेल इन में हो कर नहीं बनाई गई (केवल एक रेल की लाइन बोलन दर्रे में हो कर बलूचिस्तान में गई है)। इसलिए अफ़ग़ानिस्तान, तिब्बत, नैपाल, पश्चिमी चीन और श्याम से अभी तक बहुत कम व्यापार होता है। भारतवर्ष और ब्रह्मा से सूती माल, धातुएँ, औज़ार, नमक, शकर और तम्बाकू बाहर जाती हैं, और उन देशों से कुछ ढोर, घोड़े, ऊन, फल, औषधियाँ, ग़लीचे और रेशम आदि वस्तुएँ आती हैं। उत्तर-पश्चिम में ऊँटों के क़ाफ़िलों के रवाना होने का मुख्य स्थान शिकारपुर, क्वेटा, मुल्तान और पेशावर हैं। श्रीनगर में एक ओर तो पंजाब के व्यापारिक मार्ग मिलते हैं और दूसरी ओर उत्तरी कश्मीर और तिब्बत के। सिन्ध नदी की घाटी के ऊपरी भाग में लेह का नगर क़ाफ़िलों के उस मार्ग पर है जो कश्मीर से कराकोरम दर्रे को पार कर के मध्य एशिया में उतरता है। यह उन व्यापारियों के मिलने का स्थान है जो यहाँ अपने ऊन तथा ग़लीचों के बदले भारतवर्ष के गरम मैदानों की शकर और चावल लेने के लिए हफ़्तों तक ठहरते हैं। जब दर्रे खुले रहते हैं और उनमें हिम नहीं रहता, तब लेह तम्बुओं, ऊँटों, याकों, ख़च्चरों, घोड़ों और अनेक भाषा तथा धर्मों के लोगों से भर जाता है। चीन और ब्रह्मा के बीच का बहुत सा व्यापार भामू में हो कर गुज़रता है। यहाँ टट्टुओं के क़ाफ़िले इरावदी नदी पर चलने वाले स्टीमरों से मिलते हैं। बम्बई करांची या कलकत्ता से आने-जाने वाला एक ही बड़ा जहाज़ इतने माल को ले जाता है, जितना इन स्थानों से महीने भर में आता जाता है। भारत-साम्राज्य के व्यापारिक मार्ग थल-द्वार नहीं हैं, परन्तु जल-द्वार हैं।

प्रश्न ।

१—भारतवर्ष का एक नक़शा खींचो जिसमें बम्बई, इलाहाबाद, कलकत्ता, लाहोर, कराँची, मद्रास, तूतीकोरन और मंगलोर को जोड़ने वाली रेलें दिखाओ। ब्रह्मा के नक़शे पर मुख्य रेलें दिखाओ।

२—'जब से रेलें बनी हैं बम्बई, कराँची और चटगाँव का व्यापार बहुत बढ़ गया है।' स्पष्ट रूप से समझाओ।

३—एक देश के मनुष्य दूसरे देश के मनुष्यों से क्यों व्यापार करते हैं? क्या भारतवर्ष को विदेशी व्यापार से लाभ होता है?

४—भारतवर्ष, ब्रह्मा व लंका से कौन कौन सी मुख्य फ़सल बाहर भेजी जाती हैं? क्या भारतवर्ष का बना हुआ माल भी बाहर भेजा जाता है?

५—भारतवर्ष में जो मुख्य बना हुआ माल विदेशों से आता है उसकी सूची बनाओ।

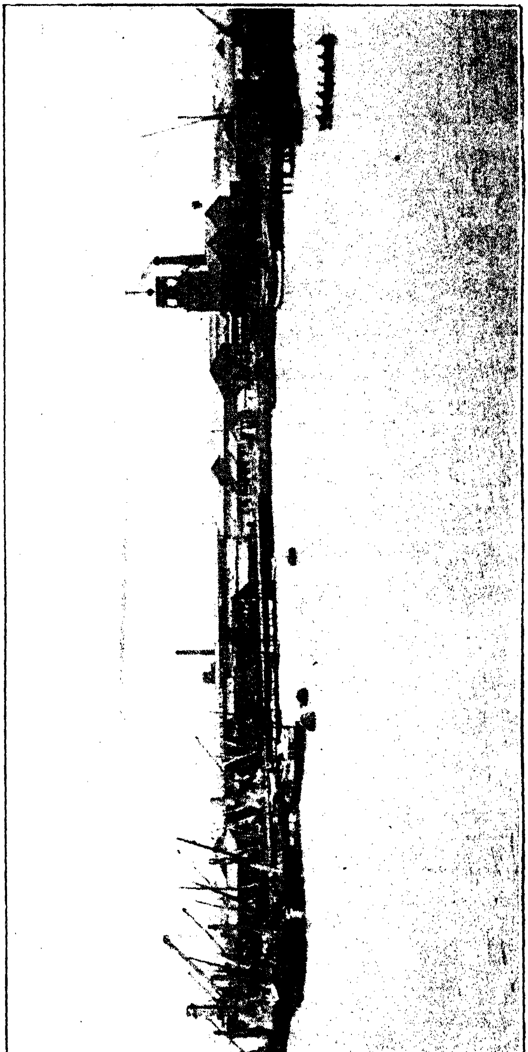
६—वे मुख्य देश कौन से हैं जिन से भारत-साम्राज्य थल द्वारा व्यापार करता है?

अध्याय २०

समुद्र-तट की यात्रा (१)

१—हम भारतवर्ष और लंका के तटों की यात्रा कर के और उनके बन्दरगाहों की सैर करके उन के भूगोल का अध्ययन समाप्त करेंगे। बन्दरगाहों से हम रेल द्वारा भीतर के अन्य नगरों की भी यात्रा कर सकते हैं। मान लो हम कराँची से चलते हैं, जो बहुत दूर उत्तरी-पश्चिमी तट पर है। नगर की किसी ऊँची इमारत की छत से बहुत दूर पश्चिम की ओर वे पहाड़ियाँ कुछ कुछ धुँधली दिखाई देती हैं जो भारतवर्ष को बलूचिस्तान को अलग करती हैं। चारों ओर की शेष भूमि बहुत चौरस है, क्योंकि कराँची सिन्ध के बड़े मैदान के सब से निचले भाग पर स्थित है। धरती का अधिकांश भाग उजाड़ और रेतीला है और हम को बहुत कम पेड़ और फ़सलें दिखाई देती हैं, क्यों कि भारतवर्ष के इस भाग में बहुत कम वर्षा होती है।

हम पहले ही पढ़ चुके हैं (अध्याय १०) कि कराँची इतना बड़ा और चहल-पहल का नगर क्यों हो गया। हमारा जहाज़ उत्तम गहरे बन्दर में पड़ा हुआ है। निकट ही और बहुत से जहाज़ हैं। कुछ तट पर स्थित तालाबों में नलों द्वारा तेल उँडेल रहे हैं। वे इसे इँग्लेण्ड से लाये हैं और यह देश के भीतरी भागों में भेजा जायगा। कुछ अन्य जहाज़ों से तट पर क्रेनों की सहायता से सूती कपड़े की गाँठें, सभी प्रकार की मशीनें, लोहे का सामान और औज़ार उतारे जा रहे हैं। ये वस्तुएँ उस रेल द्वारा जो सिन्ध नदी की घाटी में हो कर जाती है भेजी जायँगी, और हैदराबाद, लाहोर,



हमारे चलने का स्थान—कराँची-बन्दर का भाग।

अमृतसर, क्वेटा, पेशावर आदि नगरों के बाज़ारों में बेची जायँगी। बदले में ये जहाज़ इँग्लेण्ड को तेलहन, कपास, खाल और चमड़ा, जो पञ्जाब के दुआबों से आये हैं, ले जायँगे। बरसात के आरम्भ में कराँची का बन्दर जहाज़ों से भर जाता है, जो पाँच नदियों द्वारा सींचे हुए खेतों में पैदा होने वाले गेहूँ लादने के लिए खड़े रहते हैं। जब बलूचिस्तान और फ़ारस को पार कर के भारतवर्ष और योरुप के बीच में वायु-यान (हवाई जहाज़) उड़ने लगेंगे तो कराँची उन के ठहरने का मुख्य स्थान होगा।

हम को अपने साथ नक़शा और परकार रखना न भूलना चाहिए। हमारे जहाज़ के कप्तान के पास एक चार्ट (नक़शा) है, जिस से उसे निम्न लिखित बातें मालूम हो जायँगी—तट के किनारे के ऊंचे स्थान तथा प्रकाश-घर; वे स्थान जहाँ समुद्र गहरा या छिछला है, रेतीला या चटियल है; ज्वारभाटा और लहरों के बहने के समय और दिशाएं। कप्तान का नक़शा उसे यह भी बतलाता है कि कराँची के किनारे समुद्र बहुत छिछला है। हम यह भी देखते हैं कि पानी पीला और गदला है। प्रति वर्ष सिन्ध नदी बाढ़ के समय ऊपर से बहुत सा रेत-मिट्टी लाती है और उसे समुद्र में छोड़ देती है। नक़शे से हमें मालूम होता है कि हमको पहले दक्षिण-पूर्व की ओर चलना पड़ेगा। यदि हमारा जहाज़ बड़ा है तो कप्तान जहाज़ को तट से कुछ मील दूर पर चलाता है, और शीघ्र ही धरती हमारी आँखों से ओझल हो जाती है।

परन्तु यदि हम छोटे स्टीमर में यात्रा कर रहे हों तो हम तट के निकट चले जा सकते हैं। पहले तो हम सिन्ध नदी के डेल्टा के किनारे किनारे चलते हैं। संसार के सभी डेल्टाओं की तरह यह भी बहुत नीचा और चौरस है। नदी के मुहाने जहाज़ों के लिए बहुत छिछले हैं, और उन में केवल नावें ही खेई जा सकती हैं।

यहाँ कोई बन्दर नहीं है ; केवल थोड़े से मछुओं के नगर हैं। इस डेल्टा के आगे पहुँचते ही हम को कच्छ का नीचा चौरस प्रायद्वीप देख पड़ता है। इसके उत्तर में समुद्र धरती में बहुत भीतर तक चला गया है और इसे 'बड़ा रन' कहते हैं ; दक्षिण में एक और समुद्र का भाग है, जिसे कच्छ की खाड़ी कहते हैं। नक़शे में समुद्र के ये दोनों भाग बड़े और चौड़े दिखाये गये हैं, और वे हैं भी ऐसे ही। परन्तु हम पहले पढ़ चुके हैं कि ये बड़े जहाज़ों के काम के नहीं हैं। मानसून के दिनों में जब वायु के बल से बड़ी बड़ी लहरें इस तट से टकराती हैं, तब इन पर कई फुट गहराई तक समुद्र का पानी भर जाता है, और प्रायद्वीप एक टापू बन जाता है। वर्ष के शेष भाग में ये प्रायः बिलकुल सूख जाते हैं, और केवल इधर उधर कुछ नमकीन दलदल देख पड़ते हैं। यदि हम धरती पर उतरें तो हम को कच्छ में बहुत कम गाँव दिखाई देंगे, क्योंकि यहाँ बहुत कम वर्षा होती है और बहुत ही थोड़ी फसलें पैदा की जा सकती हैं। जिधर देखो उधर ही रेत और चट्टानें दिखाई पड़ती हैं। गरमियों में खेतों पर रेत और बालू की आँधियाँ बड़े ज़ोरों से चलती हैं। कुओं का भी पानी खारा हो जाता है। कभी कभी लोगों को अकाल से भारी हानि उठानी पड़ती है। नक़शे में हम देखते हैं कि कच्छ का प्रायद्वीप वर्षारहित रेगिस्तान का समुद्री किनारा है। दक्षिण-पूर्व में और भी आगे चल कर हम एक और प्रायद्वीप—काठियावाड़—के निचले चौरस तट के सामने पहुँचते हैं। अब हम भारतवर्ष के अत्यन्त सूखे भाग को पीछे छोड़ते जा रहे हैं। हम को अधिक फ़सलें दिखाई देती हैं, और अधिक पेड़ तथा गाँव भी। हम को मार्ग में अधिक व्यापारी जहाज़ भी मिलते हैं, क्योंकि तट के इस भाग पर कई छोटे छोटे बन्दरगाह हैं। जब हम इस प्रायद्वीप के दक्षिणी तट पर पहुँचें, तो सम्भव है कि कप्तान उत्तर-पूर्व की ओर

जहाज़ को मोड़ ले, और खम्भात की खाड़ी में एक नदी के मुहाने के निकट खम्भात के बन्दर तक जहाज़ खे ले जाय। यहाँ से रेल की थोड़ी सी यात्रा के पश्चात् हम पूर्व में बड़ौदा या उत्तर में अहमदाबाद पहुँच सकते हैं, और फिर सूखे राजपूताना को पार कर के अजमेर और आगरे को जा सकते हैं। खम्भात अब इतने चहल-पहल का बन्दर नहीं है जैसा वह कई वर्ष पहले था। जैसा हम पढ़ चुके हैं (अध्याय ४) शीघ्रगामी ज्वारभाटा जो खाड़ी के सकरे मुहाने में हो कर भीतर की ओर दिन में दो बार बहता है और दक्षिणी-पश्चिमी मानसून की लहरें सैकड़ों वर्षों से इस में रेत इकट्ठा कर रहीं हैं और यहाँ समुद्र को अधिकाधिक छिछला बना रही हैं। खम्भात के पास अब कोई बड़ा जहाज़ नहीं आ सकता, और इस का अधिकांश व्यापार तट की रेल द्वारा बम्बई से होता है।

दो बड़ी नदियाँ, जो दक्षिण के पठार की घाटियों में बहती हैं, खाड़ी के पूर्वी तट पर गिरती हैं। नर्मदा नदी का मुहाना अवश्य चौड़ा है, परन्तु बड़े जहाज़ों के लिए बहुत छिछला है। बरसात के मौसिम में जब नदी उस मेह से भर जाती है जो विंध्याचल और सतपुड़ा की पहाड़ियों पर बरसता है, तो छोटे छोटे जहाज़ उस में क़रीब ४० मील तक जा सकते हैं। यदि हम इस नदी पर स्थित भड़ौंच नगर को जाय जो समुद्र से क़रीब ३० मील दूर है, तो हम को शीघ्र ही मालूम हो जायगा कि हम भारत के रूई पैदा करने वाले प्रान्त में आ गये हैं, क्योंकि नगर में अनेक पुतलीघरों की चिमनियाँ देख पड़ती हैं, जिन में रूई का सूत काता जाता है और उस से कपड़ा बुना जाता है। यदि हमारा जहाज़ ताप्ती नदी के मुहाने पर लङ्गर डाल दे, तो हम किसी नाव में बैठ कर नदी में कुछ मील ऊपर चल कर सूरत नगर को पहुँच सकते हैं। इस नगर की जनसंख्या एक लाख से अधिक है, और इस में बहुत से कारख़ाने हैं जिन में ताप्ती

नदी की घाटी में पैदा होने वाली रूई काती और बुनी जाती है। नदी में वर्तमान काल के बड़े जहाज़ नहीं चल सकते, और अब इस नगर का प्राचीन समुद्री व्यापार बिलकुल नष्ट हो गया है। अकबर के समय में यह भारत का मुख्य बन्दरगाह था। इस के पुतलीघरों के लिए रूई उस रेल द्वारा आती है जो ताप्ती की घाटी में होती हुई बरार के कपास पैदा करने वाले ज़िलों में पहुँचती है। बम्बई, बड़ौदा एण्ड सैण्ट्रल इण्डिया रेलवे पर भी सूरत स्थित है, जो इस तट पर हो कर जाती है। इस रेल द्वारा चौरस निचले तट पर आधे दिन की यात्रा के पश्चात् हम बम्बई पहुँच सकते हैं। बायें हाथ की ओर हम को सारे मार्ग में पहाड़ियाँ दिखाई देती हैं, क्योंकि अब काठियावाड़ और कच्छ के मैदान बहुत पीछे रह गये।

२—यदि हम कराँची के तट पर यात्रा करने वाले किसी छोटे जहाज़ के बजाय बड़े जहाज़ में चलें तो हमारी यात्रा बहुत छोटी हो जायगी। कुल दूरी ४८५ मील है और एक अच्छा स्टीमर हम को बम्बई क़रीब दो दिन में पहुचा सकता है; परन्तु सारे ही मार्ग में धरती नहीं दिखाई देगी। मानसून के दिनों में भी बम्बई बन्दर में समुद्र शान्त रहता है, क्योंकि जैसा नक़शे को मालूम होता है यह अरब सागर की लहरों से भली भाँति सुरक्षित है। यह बन्दर भारत का सब से बड़ा समुद्री फाटक है; यह क़रीब १० मील लम्बा है और यहाँ 'डाक' हैं, जहाँ जहाज़ बहुत शीघ्र लादे और ख़ाली किये जा सकते हैं, या उनकी मरम्मत की जा सकती है। डाक पानी के उन गहरे भागों को कहते हैं जिनके चारों ओर माल और मुसाफ़िर उतारने के लिए ऊँची व चौड़ी पत्थर की दीवारें होती हैं। अपने जहाज़ पर खड़े हो कर चारों ओर देखने से हम बहुत जल्दी भूगोल का पाठ सीख सकते हैं, क्योंकि यहाँ बड़े बड़े जहाज़ देख पड़ते हैं जो संसार के सभी भागों से आये हुए हैं—इङ्गलेण्ड से आये

हुए जहाज़ों पर बढ़िया सूती कपड़ा, चमड़े का माल और सभी प्रकार का लोहे का सामान लदा हुआ है, और चीन तथा जापान के जहाज़ रूई ले जाने के लिए खड़े हुए हैं। एक जहाज़ कराँची के लिए रवाना हो रहा है, जो फ़ारस की खाड़ी में होता हुआ बसरा जायगा। दूसरे जहाज़ों में बम्बई का सूती कपड़ा लादा जा रहा है; वे इसे अरब सागर के पार अफ़्रीका के बन्दरों को ले जायँगे।

सप्ताह में एक बार बड़ा डाक-का-जहाज़ बम्बई बन्दर में इङ्गलेण्ड से आता है। वह योरुप से मुसाफ़िर और चिट्ठियों व पार्सलों से भरे हुए सकड़ों बोरे लाता है। ये धरती पर उतार लिये जाते हैं और सारे देश में भेज दिये जाते हैं। एक रेल इन को ले कर तट पर सूरत व बड़ौदा होती हुई आगरा और देहली को जाती है। फिर एक दूसरी रेल इन को ले कर अमृतसर और लाहौर होती हुई रावलपिण्डी और पेशावर तक पहुँचती है। एक और डाकगाड़ी बम्बई से थालघाट दर्रे के द्वारा पश्चिमी घाट पर चढ़ जाती है। फिर यह दक्षिण को पार करती हुई जबलपुर पहुँचती है, और वहाँ से इलाहाबाद, कानपुर, बनारस और गङ्गा के मैदान के अन्य नगरों को जाती है। कलकत्ते की डाक मध्यप्रदेश के पार नागपुर होती हुई जाती है। एक और डाकगाड़ी पश्चिमी घाट को भोर घाट में हो कर पार करती है। यह पूना होती हुई दक्षिण के पठार को पार कर के दक्षिण-पूर्व की ओर मद्रास को पहुँचती है। इस लाइन की शाखाएँ हैदराबाद और बङ्गलोर को पहुँचती हैं। दक्षिणी भारत की डाक मद्रास के निकट एक जङ्क्शन द्वारा त्रिचनापली और मदूरा को जाती है। इन सब लाइनों के जंकशनों पर अन्य रेलें पहले से ही खड़ी रहती हैं, ताकि वे शीघ्र ही मुसाफ़िरों और चिट्ठियों को ले कर भारत के प्रायः प्रत्येक नगर और गाँव में पहुँचा दें। इसी प्रकार प्रति सप्ताह एक जहाज़ बम्बई से इङ्गलेण्ड के लिए छूटता है, जो

प्रत्येक ज़िले और नगर से आई हुई चिट्ठियों को ले जाता है। हम बम्बई को भारतवर्ष का समुद्री डाकख़ाना कह सकते हैं।

धरती पर उतरते ही हम बहुत शीघ्र देखते हैं कि बम्बई कितना बड़ा और चहल पहल का नगर है। सड़कें मनुष्यों से खचाखच भरी हुई हैं। उनकी टोपियाँ, उनके पहनावे और उनकी बोलियों से हम जान सकते हैं कि उन में से बहुत से देश के दूरवर्ती भागों से आये हुए हैं। गावों में प्रायः लोग एक से दिखाई देते हैं और एक ही भाषा बोलते हैं; परन्तु बड़े नगरों में बहुत से लोग ऐसे होते हैं जो वहाँ दूर के स्थानों से काम और व्यापार करने के लिए आये हुए हैं। चारों ओर बड़ी इमारतें दिखाई देती हैं—कचहरियाँ, सरकारी दफ़्तर, कालेज और स्कूल, अस्पताल, आजायब-घर, होटल। सड़कें मोटरकार, टाँगे और गाड़ियों से भरी पड़ी हैं, और सैकड़ों बढ़िया दूकानें देख पड़ती हैं, जहाँ हम अनेक वस्तुएँ ख़रीद सकते हैं जो भारतवर्ष के अन्य भागों से और संसार के प्रत्येक देश से लाई गई हैं। नगर के एक भाग में कारख़ाने ही कारख़ाने हैं, जहाँ दकन और गुजरात में पैदा होनेवाली रूई काती और बुनी जाती है। 'डाकों' में बहुत से जहाज़ खड़े हुए हैं जो माल उतार और लाद रहे हैं। उस छोटे प्रायद्वीप में जिस की नोक मलाबार अन्तरीप है हम धनाढ्य व्यापारियों के बहुत से बढ़िया मकान देखते हैं; इन में बहुत से पारसी हैं।

३—हमारे पास इतना समय नहीं है कि हम इस विशाल नगर की सब सड़कों की सैर करें। हमारा जहाज़ हमारी बाट जोह रहा है; हम उस पर सवार होते हैं; लङ्गर उठाया जाता है और शीघ्र ही हम कुलाबा पाइंट के ऊँचे प्रकाश-घर को पीछे छोड़ देते हैं। राह में हम को अनेक मछली का शिकार करने वाली नावें मिलती हैं। ये बम्बई नगर की ओर जा रही हैं, जहाँ उनकी मछलियाँ

बाज़ारों में बेची जायँगी। दस लाख से अधिक लोगों का पेट भरने के लिए बहुत से भोजन की आवश्यकता होती है।

अब कप्तान दक्षिण की ओर निचले चौरस कोनकन तट के किनारे किनारे चलता है। तट के भीतर की ओर हम को बादलों से ढके हुए पश्चिमी घाट दिखाई देते हैं। हम पढ़ चुके हैं कि दक्षिणी-पश्चिमी मानसून के दिनों में किस प्रकार इन पर्वतों और समुद्र व इन दोनों के बीच में स्थित सकरे तटीय मैदान पर भारी वर्षा होती है। यही कारण है कि यहाँ का तट उस सूखे उजाड़ तट से बिलकुल भिन्न है, जिस के निकट हो कर हम को अपनी यात्रा के पहले भाग में जाना पड़ा था। निचली चौरस भूमि पर कोको के पेड़ और धान के खेत हैं, और तट तथा पहाड़ दोनों ही जङ्गलों से ढके हुए मालूम होते हैं।

हम को राह में कुछ छोटे बन्दरगाह और मछुओं के गाँव मिलते हैं। आगे बढ़ कर हमारा जहाज़ मारमागोआ या गोआ के बन्दर पर पहुँचता है जो पुर्तगाल वालों के अधिकार में है। बहुत काल हुआ यह भारत का बड़ा प्रसिद्ध बन्दर था। यहाँ से एक रेल घाटों पर चढ़ती है। इसके द्वारा हम दकन पार कर के भारत की दूसरी ओर के तट पर कृष्णा के डेल्टा के सिरे पर स्थित बेज़वाड़ा नगर में पहुँच सकते हैं। बन्दर में एक या दो स्टीमर पड़े हुए हैं। ये उस माल को ले जायँगे जो हैदराबाद और मैसूर राज्यों से यहाँ रेल द्वारा लाया गया है।

अब हमारा जहाज़ मलाबार तट के किनारे चलता है और एक दिन की यात्रा के पश्चात् हम मङ्गलोर पहुँच जाते हैं। यह घाटों से निकलने वाली दो नदियों के मुहाने के लगून पर स्थित है। हमारे नक़शे में और भी कई बन्दरगाह दिये हुए हैं जिन के निकट हम लङ्गर डाल सकते थे, जैसे कालीकट, कोचीन, एलेपी और क्वीलन। यहाँ

कई और छोटे बन्दरगाह हैं, परन्तु इन में से किसी का बन्दर अच्छा नहीं है और जहाज़ों का माल नावों द्वारा लादा व उतारा जाता है। जब दक्षिणी-पश्चिमी मानसून चलता है तो बड़ी लहरों के कारण यह कार्य बहुत कठिन हो जाता है, और उस मौसिम में केवल थोड़े से ही जहाज़ इन बन्दरों में आते जाते हैं।

परन्तु वर्ष के शेष महीनों में तटीय व्यापार बड़े जोरों पर चलता है। इस प्रकार का व्यापार बहुत पुराना है। प्रत्येक बन्दरगाह पर योरोपीय व्यापारियों द्वारा बनाये हुए कारख़ाने और क़िले दिखाई देते हैं, जो उन्होंने बहुत काल हुआ बनाये थे। इन में से प्रत्येक बन्दरगाह के दूर पर ही जहाज़ खड़े रहते हैं, और तट से नावें ही माल लाती रहती हैं। घाटों पर पैदा होने वाली चाय के पिटारे और क़हवा के बोरे ढालू सड़कों पर बैलगाड़ियों और टट्टुओं पर लाद कर नीचे बन्दरगाहों में पहुचाये जाते हैं। पहाड़ी जङ्गलों से कटे हुई सागौन के लट्ठे नदियों में बहा दिये जाते हैं और उनके तख़्ते चीर कर जहाज़ों पर लादे जाते हैं। कुछ नावे' काली मीर्च और रबड़ के बोरे भी ले जाती हैं, जो गरम और तर तट पर भली भाँति उगती हैं। दूसरी नावें खपरैलों को लादती हैं, जो 'मङ्गलोर टाइल' कहलाती हैं और जो इस तट पर मिलने वाली मिट्टी से बनाई जाती हैं। परन्तु अधिकांश नावें नारियल के पेड़ की दासियाँ मालूम होती हैं, जो भारत के इस भाग में 'वृक्षों का राजा, कहलाता है। ये गोला और तेल, या जटा, रस्सी और चटाइयों से भरी हुई होती हैं। बदले में जहाज़ बम्बई से सूती कपड़ा और इङ्गलेण्ड से सभी प्रकार का लोहे का सामान तट के स्थानों को पहुँचाते हैं। मङ्गलोर में हमें छोटे छोटे जहाज़ दिखाई पड़ते हैं जो पश्चिम में सौ मील से अधिक दूरी पर स्थित चौरस लकद्वीप से नारियल और जटा लाये हैं। ये जहाज़ बदले में चावल ले जायँगे। मङ्गलोर से एक

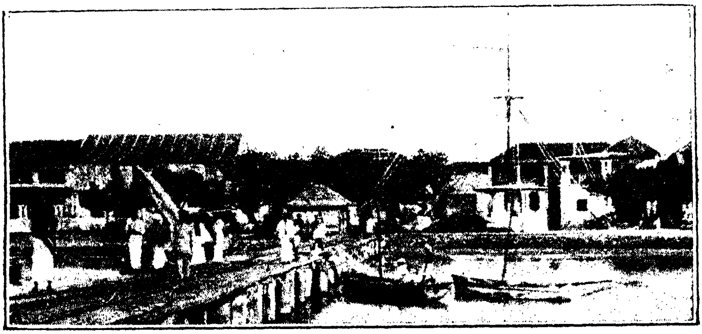
रेल तट पर कालीकट को जाती है। फिर वह पालघाट दर्रे में होती हुई भीतर की ओर घूम जाती है, और भारत के प्रायद्वीप को पार कर के मद्रास पहुँचती है। हम एक शाख के द्वारा कोचीन से भी इस रेल तक पहुँच सकते हैं।

यह मलाबार तट भारत के पच्छिमी तट के उत्तरी भागों से बिल्कुल भिन्न हैं। यहाँ हम को कोई रेगिस्तान या उजाड़ स्थान नहीं दिखाई देता। बरसात के मौसिम में इतनी वर्षा होती है कि प्रत्येक गड्ढा भर जाता है और नदियों में बाढ़ आ जाती है। सभी प्रकार के पौधे हर जगह पैदा होते हैं। समुद्र से देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि मानो सारी धरती जङ्गलों से ढकी हुई है, और पहाड़ियों के ढाल जङ्गलों से ढके होते ही हैं। परन्तु जब हम इस भाग में यात्रा करते हैं, तो हम को बहुत से धान के खेत और बाग़ देख पड़ते हैं। मकान कोको और खजूर के कुंजों में बने हुए हैं। वे उस सागौन की लकड़ी के बनाये गये हैं जो जङ्गलों से काटी गई है और उन की छतें मङ्गलोर की बनी हुई खपरैलों (ईंटों) से पटी हुई हैं। मिट्टी के मकान तो शीघ्र ही भारी वर्षा से धुल कर बह जायँ। हम पहले ही पढ़ चुके हैं (अध्याय २) कि मलाबार तट के निवासी भारत के अन्य भागों के रहने वालों से नहीं मिलते जुलते। उनका पहनावा पृथक् है; इसी प्रकार उनके रीति-रिवाज भी भिन्न हैं, और वे एक अलग ही भाषा बोलते हैं। भारी वर्षा के कारण उन्हें जल प्यारा होता है। वे नाव और डोंगियों का उसी प्रकार प्रयोग करते हैं, जैसे अन्य मनुष्य बैलगाड़ियों से काम लेते हैं। प्रत्येक बालक तैर सकता है। लगूनों और नदियों में नावों द्वारा बहुत यात्रा तथा व्यापार होता है। ये लगून नहरों द्वारा एक दूसरे से जुड़े हुए हैं, जिस से पानी में हो कर क़रीब क़रीब मङ्गलोर से त्रिवेन्द्रम् तक जाना सम्भव हो गया है। इनके द्वारा बन्दरगाहों से माल आता जाता है।

जिस किसी ने एक बार इन लगूनों पर यात्रा कर ली वह इन्हें कभी नहीं भूल सकता। जहाँ पानी गहरा है, बादबान फैला दिये जाते हैं; और जहाँ पानी छिछला है, पतवार और बाँसों से नावें खेई जाती हैं। हम ताड़ और बाँसों के कुंजों में होते हुए आगे बढ़ते हैं। हम उन छोटे कारख़ानों की खड़खड़ाहट सुनते हैं, जिन में गोले से तेल निकाला जाता है, या उन लोगों की आवाज़ें हमारे कानों में पड़ती हैं जो नारियल से जटा निकाल कर उसे साफ़ कर रहे हैं; और धूप में सूखती हुई काली मिर्चों के ढेर भी देख पड़ते हैं। राह में गोला और जटा से भरी हुई नावें तथा डोंगियाँ, और सागौन तथा बाँसों के बेड़े देख पड़ते हैं जो किसी बन्दरगाह को जा रहे हैं। मछलियाँ पानी में इधर उधर दौड़ती फिरती हैं, चिड़ियाँ उन पर झपटती हैं और कभी कभी रेतीले तट पर एक मगर मस्त पड़ा हुआ दिखाई देता है। यह जल के जीवों का संसार है। बहुत दूर चल कर हमारे बाईं ओर कुहरे से ढके हुए पश्चिमी घाट हैं; हमारे दाईं ओर रेत के टीले हैं जो तट को लगूनों से अलग करते हैं, और पेड़ों में हो कर हम को मछुओं की नावें खुले हुए समुद्र की नीली लहरों पर नाचती हुई देख पड़ती हैं। ऐसा विचार किया जा रहा है कि कोचीन में गहरे पानी का बन्दर बनाया जाय जो उसके लम्बे लगून को समुद्र से जोड़ दे। इसमें मुख्य कठिनाई यह होगी कि बड़े जहाज़ों के लिए इस बन्दर का मुहाना किस प्रकार गहरा रक्खा जाय, क्योंकि मानसून के दिनों में लहरें इसमें रेत की दीवारें बना देंगी। वर्तमान काल में उन को तट से दो मील दूर लङ्गर डालना पड़ता है। क्वीलन पहुँचने पर हम रेल में बैठ सकते हैं जो घाटों के ऊपर चढ़ती है, और तिनेवली और मदूरा पहुँचाने के पहले एक लम्बी सुरंग में हो कर जाती है।

निचले रेतीले कन्या कुमारी अन्तरीप पर पहुँचने के पश्चात्

हमारा कप्तान उत्तर-पूर्व की ओर तूतीकोरन को जा सकता है। इस तट पर बहुत कम जंगल या खेत दिखाई देते हैं, क्योंकि दक्षिणी-पश्चिमी मानसून को रोकने के लिए यहाँ कोई पर्वत नहीं है। नारियल के पेड़ों के बदले हमें यहाँ खजूर के पेड़ दिखाई देते हैं, जिन्हें अधिक तरी की आवश्यकता नहीं है। हम तूतीकोरन से कुछ दूर लंगर डाल देते हैं और एक 'लांच' (एक प्रकार की नाव) में बैठ कर तट पर पहुँचते हैं। यहाँ इतनी कम वर्षा होती है कि नगर के मनुष्यों को कभी कभी पीने को पानी मिलना भी कठिन हो जाता



तूतीकोरन।

है, और भीतर का देश उजाड़ व रेतीला है। परन्तु तूतीकोरन बड़ा चहल-पहल का बन्दर है, क्योंकि भीतर के देश में पैदा होने वाली कच्ची रूई और उसकी मिलों में बना हुआ या मदूरा से लाये हुए सूती कपड़े और धागे के लिए यहाँ जहाज़ आते हैं। यह कोलम्बो से बहुत अच्छा समुद्री व्यापार करता है। भारतवर्ष और लङ्का के बीच के यात्री धनुषकोटी के मार्ग से जाते हैं जो छोटा है। तूतीकोरन से रेल मदूरा और त्रिचनापली होती हुई मद्रास को जाती है।

४—हम पढ़ चुके हैं (देखो अध्याय १३) कि बड़े जहाज़ पाक के जलडमरूमध्य में हो कर नहीं जा सकते। कप्तान के नक़शे में छिछला

पानी और चट्टानें स्पष्ट रूप से दिखाई गई हैं। यदि उचित मौसिम में यात्रा करते, तो हम मनार की खाड़ी में उन पनडुब्बों को देख सकते थे जो मोती और शंखों के लिए डुबकी लगाते हैं। इस खाड़ी के पार दक्षिण-पूर्व की ओर एक रात की यात्रा के पश्चात् हम कोलम्बो बन्दर में पहुँच जाते हैं। हमारा स्टीमर दो विशाल पत्थर की भुजाओं के बीच में चलता है जो तट से समुद्र की ओर बनाई गई हैं, जिस से हिन्दमहासागर के तूफ़ानी जल में चलने वाले जहाज़ों के लिए सुरक्षित स्थान मिल सके। यदि हम उसके निकट के प्रकाश-घर पर चढ़ जायं तो हम को वे बड़े बड़े जहाज़ दिखाई देंगे जो भिन्न भिन्न दिशाओं से क्षितिज के ऊपर आ रहे हैं, और हम अपनी आखों द्वारा सीख सकते हैं कि पृथ्वी गोल है। तट पर जाते ही हम को मालूम होता है कि अब हम भारतवर्ष में नहीं हैं। यहाँ के लोग हिन्दू नहीं हैं परन्तु बौद्ध हैं, और उनका पहनावा भारतवासियों से बिलकुल भिन्न है। लोग साफ़ा या पगड़ी नहीं पहनते, परन्तु अपने बालों में कछुए की खाल के बड़े बड़े कङ्घे लगाते हैं। ये सिंहल जाति के लोग हैं, और इनकी भाषा भारत की भाषाओं से बिलकुल भिन्न है।

बन्दर के निकट ही कुछ बड़े होटल हैं। यहाँ यात्री संसार के भिन्न भिन्न भागों को जाते समय राह में एक दो रात के लिए विश्राम ले लेते हैं, जब उन के जहाज़ कोयला पानी लेते रहते हैं या टापू पर पैदा होने वाली चाय को लादते रहते हैं। एक लम्बी समुद्री यात्रा में जहाज़ में बैठ कर ऊपर नीचे उछलने के पश्चात् अच्छी चारपाई पर सोना आनन्दप्रद मालूम होता है। खानों से निकाले गये जवाहिरों को मोल लेते हुए यात्री नगर की दूकानों पर देख पड़ते हैं। हम कोलम्बो को संसार का समुद्री बाज़ार कह सकते हैं, क्योंकि इस के बन्दर और बाज़ारों में संसार के दूर दूर के देशों के

मल्लाह और यात्री मिलते हैं। रेलों द्वारा हम टापू के भिन्न भिन्न भागों की सैर कर सकते हैं। कुछ ही घण्टों में रेल धान के खेतों में, नारियल के कुञ्जों में और केलों के उपवनों में होती हुई ऊपर चढ़ कर कैंडी नगर को पहुँचती है। यहाँ हम बौद्धों का एक प्रसिद्ध मन्दिर देखते हैं। निकट ही पैरीडोनिया के बाग़ों में घूम कर हम भूगोल का एक और पाठ सीख सकते हैं, क्यों कि यहाँ हम गरम देशों में पैदा होने वाले प्रायः प्रत्येक वृक्ष और पेड़ के नमूने देखते हैं। रेल कैंडी के आगे उन मीलों लम्बे चाय के बाग़ीचों में और धान के खेतों में होती हुई जाती है, जो पहाड़ के ढालों को सीढ़ियों के आकार में काट कर बनाये गये हैं। यदि हम आदम की चोटी या पीडरो पर्वत पर चढ़ जायँ तो हम इस सुन्दर टापू के पर्वत और घाटी, जङ्गल और खेतों के सुहावने दृश्य का आनन्द लूट सकते हैं। प्रत्येक स्थान पर पेड़ उगते हैं, क्योंकि लंका में अच्छी वर्षा होती है। कोलम्बो से एक और रेल उत्तर की ओर मनार टापू तक पहुँचती है। यहाँ एक तेज़ छोटा स्टीमर (फ़ेरी स्टीमर) पम्बम टापू पर स्थित धनुषकोटी को ले जाने के लिए यात्रिओं की राह देख रहा है। बन्दर की दीवारों के निकट पहुँचते ही उन्हें रामेश्वरम् मन्दिर की ऊँची मीनारें दिखाई देती हैं, जिस में भारतवर्ष के सभी भागों से यात्री आते हैं। बन्दर की चौड़ी दीवार से डाक गाड़ी टापू के उस पुल को पार करती है जो उसे प्रधान भूमि से मिलाता है। फिर हमारी रेल मदूरा, त्रिचनापली और मद्रास को जाती है। कोलम्बो से इस सारी यात्रा में दो रात और एक दिन का समय लगता है।

अध्याय २१

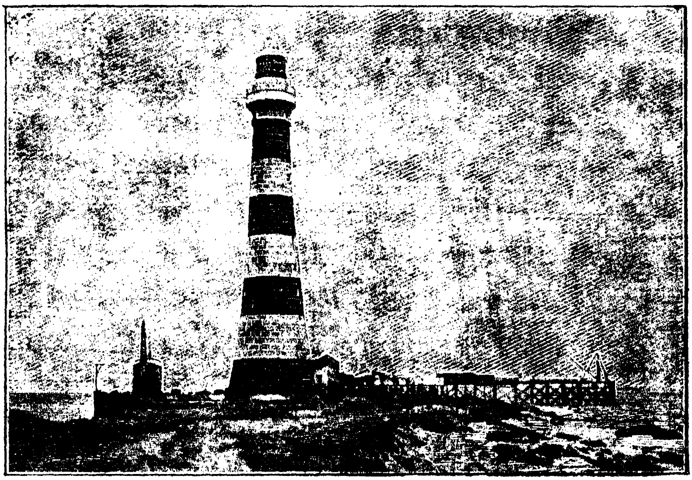
समुद्र-तट की यात्रा (२)

५—परन्तु हम को अपनी यात्रा जारी रखनी चाहिए। हम कोलम्बो से आगे दक्षिण की ओर गेली बन्दर पर होते हुए और टापू के दक्षिणी सिरे का चक्कर लगाते हुए आगे बढ़ते हैं। यहाँ हम को एक प्रकाश-घर मिलता है जो तट के समीप की एक चट्टान पर है। यह संसार का बड़ा प्रसिद्ध प्रकाश-घर है, क्योंकि महासागर के आरपार रंगून, चीन या आस्ट्रेलिया से कोलम्बो आने वाले जहाज़ों के कप्तानों के लिए थल का सब से पहला चिन्ह यही है जिस की बाट वे बड़ी दूर से और देर से देखते रहते हैं। प्रकाश-घर नाविकों के मित्र और पथ-प्रदर्शक हैं। प्रत्येक में अपना अलग प्रकाश होता है, सफ़ेद या लाल, स्थिर या चंचल। प्रत्येक प्रकाश-घर का रङ्ग और स्थिति कप्तानों के चार्टों पर अङ्कित होती है। इस प्रकार अँधेरे और तूफ़ान के समय भी कप्तान इन प्रकाशों को देख कर और फिर अपने चार्ट व कुतुबनुमा का अवलोकन कर के मालूम कर सकते हैं कि वे कहाँ हैं।

अन्त में हम उत्तर की ओर घूमते हैं और प्रातःकाल के समय अपने बाईं ओर. बङ्गाल की खाड़ी से सूर्योदय का सुहावना दृश्य देखते हैं। लङ्का के पूर्वी तट की यात्रा में हमारा सारा दिन निकल जाता है। हमारे और धरती के बीच में गाँवों से आने वाली मछुओं की नावें और व्यापारिक नावें अपने अपने काम में लगी हुई हैं। तट पर लगूनों के किनारे नारियल के कुंज हैं। नारियल के पेड़ों के पीछे धान के खेत हैं। और भी भीतर चल कर टापू के मध्य में पहाड़ों के ढालों पर जङ्गल हैं। इन ढालों के बहुत से जङ्गल

काट डाले गये हैं, और इन साफ़ किये हुए स्थानों पर चाय के उपवन लगाये गये हैं। एक दिन और एक रात की यात्रा के पश्चात् हमारे सामने एक और प्रकाश-घर दिखाई देता है। यह कालीमीर अन्तरीप पर स्थित है। हम एक बार फिर भारत के तट के निकट आ गये हैं।

परन्तु यहाँ की भूमि का दृश्य मलाबार तट के दृश्य से भिन्न है। यहाँ पर्वत नहीं देख पड़ते और तट बहुत चौरस है। हम कावेरी



लंका के धुर दक्षिण में प्रकाश-घर।

नदी के चौरस डेल्टा के मुहानों के सामने उत्तर की ओर यात्रा कर रहे हैं। सैकड़ों मील तक हमें धान के खेत देख पड़ते हैं, जिनकी सिंचाई इस बड़ी नदी से होती है। गावों के आसपास प्रत्येक स्थान पर हम को खजूर और इमली के कुंज दिखाई देते हैं।

शीघ्र ही हम को नीगापट्टम का बड़ा बन्दरगाह दृष्टिगोचर होता है। कप्तान उतरने की भूमि से दो मील दूर पर लङ्गर डालता है, और हम नाव में बैठ कर तट की ओर चलते हैं। राह में हम को कई छोटे

छोटे स्टीमर मिलते हैं जो लंका के लिए चावल और ताज़ा तरकारी लिए जा रहे हैं, क्योंकि नीगापट्टम उन हिन्दुस्थानी कुलियों के रवाना होने का स्थान है जो उस टापू के चाय और रबड़ के बाग़ीचों में काम करने जाते हैं। वह देखो एक जहाज़ खाड़ी के पार जायगा। उस में दूरवर्ती सिंहपुर के लिए माल और मुसाफ़िर हैं। रेल द्वारा डेल्टा को पार कर के हम भीतर की ओर तंजौर पहुँच सकते हैं। यहाँ एक पुराना क़िला है जिस में भारतवर्ष का एक अत्यन्त मनोहर हिन्दू मन्दिर है। आगे चल कर हम त्रिचनापली पहुँचते हैं, और नगर के मध्य में स्थित ऊँची चट्टानों और मंदिरों पर चढ़ते हैं। चारों ओर डेल्टा की भूमि का रमणीक दृश्य देख पड़ता है। दूर पर उत्तर-पश्चिम की ओर हम को वे दूरवर्ती पहाड़ियाँ देख पड़ती हैं, जिन को काट कर कावेरी नदी मैसूर के पठार से मैदान में उतरती है। डेल्टा के चारों ओर धान के खेत हैं, जिन में इस बड़ी नदी की नहरों से सिंचाई होती है। एक ओर नीचे नदी पर एक टापू दिखाई देता है, जिस पर प्रसिद्ध श्रीरङ्गम् मन्दिर बना हुआ है। दूसरी ओर हम को नीचे नगर की सड़कें और बाज़ार, उसके पवित्र ताल, कालेज और देख पड़ते हैं। निकट ही रेल का बड़ा कारख़ाना है, क्योंकि त्रिचनापली साउथ इण्डियन रेलवे का प्रधान स्थान है और बहुत बड़ा जङ्कशन है। रेल की मुख्य लाइन उत्तर की ओर मद्रास को और दक्षिण की ओर मदूरा को जाती है, और हम उस की एक शाख द्वारा कावेरी की घाटी में होते हुए पालघाट दर्रे से उतर कर कालीकट पहुँच सकते हैं। दूर पर इस उपजाऊ डेल्टा के बहुत से गाँवों के मन्दिर दिखाई देते हैं। दक्षिणी भारत विशाल मन्दिरों की भूमि है।

नीगापट्टम से आगे चल कर हम पाण्डचेरी पर नहीं रुकते, परन्तु मद्रास पहुँचते हैं और उसके बन्दर की विशाल समुद्री दीवारों के

शान्त पानी में लङ्गर डालते हैं। तट पर पहुँच कर हम हाईकोर्ट की ऊंची मीनार पर चढ़ जाते हैं और नीचे की ओर नगर का दृश्य देखते हैं। वास्तव में यह नगर कई गाँवों से मिल कर बना हुआ है, जो एक दूसरे से सड़कों और बाज़ारों द्वारा जुड़े हुए हैं। नगर में कारख़ानों की बहुत कम चिमनियाँ देख पड़ती हैं, क्योंकि बम्बई या कलकत्ता की तरह मद्रास कारबार का नगर नहीं है। हम नीचे की ओर प्रसिद्ध सेंट जार्ज का क़िला और कालेज, महल और नगर की प्रसिद्ध इमारतों की ओर देखते हैं। उत्तर की ओर दूर पर वे पहाड़ियाँ देख पड़ती हैं जो पूर्वी घाट के ही भाग हैं। तट पर एक ऐसा स्थान है जिसे हम को अवश्य देखना चाहिए। समुद्र के जल से भरे हुए शीशे के बड़े तालाबों में अनेक आकार, डील और रङ्गों की मछलियाँ पड़ी हुई हैं; ये समुद्र से लाई गई हैं। इन से हम भूगोल का एक नया पाठ सीख सकते हैं, क्योंकि भूगोल केवल हमारी पृथ्वी के थल के विषय में ही नहीं बतलाती, परन्तु समुद्र के बारे में भी बतलाती है जो करोड़ों जीव-जन्तुओं का निवास-स्थान है।

नगर से जाने वाली मुख्य रेलों के विषय में हम पहले ही पढ़ चुके हैं (देखो अध्याय १३)। बन्दर को वापस लौटने पर हम उसके समुद्री व्यापार के बारे में कुछ सीखते हैं। इङ्गलैण्ड से आया हुआ एक बड़ा जहाज़ सूती माल को उतार रहा है, जो नगर के बाज़ारों में बेचा जायगा, और दूर के नगरों को भेजा जायगा। कपड़े के अतिरिक्त सभी प्रकार का धातुओं का माल, लोहे और पीतल की चद्दरें और रेलों तथा मिलों के लिए मशीनें भी इस जहाज़ से उतारी जा रही हैं। रंगून से आये हुए एक जहाज़ से तेल उतारा जा रहा है जो बन्दर के निकट ही लोहे की टङ्कियों में इकट्ठा कर लिया जायगा, और देश के भीतरी भागों में गाँव के बाज़ारों में बेचने के लिए भेजा जायगा। इस तेल से भरी हुई टंकियाँ अनेक रेल के

स्टेशनों पर दिखाई देती हैं। एक और जहाज़ सागौन लाया है, जो इरावदी नदी में नीचे की ओर बहाई गई थी और जिसके रंगून की मिलों में तख़्ते चीरे गये थे। एक जहाज़ जावा द्वीप से लाये गये शकर के बोरों को उतार रहा है। यदि हमारी सैर जाड़े के मौसिम में हो, तो हम तट की ओर झूलते हुए घोड़ों को भी देख सकते हैं। ये आस्ट्रेलिया से आये हैं। अपनी दीर्घ यात्रा के पश्चात् फिर धरती पर उतरते हुए इन बेचारों को बड़ी प्रसन्नता होती होगी। इन को फ़ौज में काम करना सिखलाया जायगा। अन्य जहाज़ दूरवर्ती पश्चिमी घाट के बागों से लायी हुई चाय और क़हवा, भीतर के खेतों में पैदा होने वाले तेलहन तथा कपास, और ढोरों की खाल तथा चमड़ा दूसरे देशों को ले जाने के लिए लाद रहे हैं। जब से बन्दर में पत्थर की मज़बूत भुजाएँ बन गईं हैं, मद्रास चहल-पहल का बन्दरगाह हो गया है।

६—हम शीघ्र ही आगे बढ़ते हैं, और अब दूर पर हम को पूर्वी घाट की पथरीली चोटियाँ देख पड़ती हैं, जो समुद्र से कुछ मील दूर इस तट पर बराबर चले गये हैं। २०० मील तक कोई ऐसा बन्दरगाह नहीं है, जहाँ हम को उतरने की आवश्यकता हो। इसलिए कप्तान उत्तर से कुछ पूर्व की ओर जहाज़ चलाता है, और मसलीपट्टम के निकट लङ्गर डालता है। अब हम कृष्णा और गोदावरी के डेल्टाओं के सामने हैं। देखो तट कितना चौरस है। वह देखो दूर पर नारियल के पेड़ ऐसे मालूम होते हैं मानों वे समुद्र में से ही उग रहे हों। ये दोनों बड़ी नदियाँ हज़ारों वर्षों तक अपने डेल्टाओं को आगे की ओर बनाती रही हैं, और समुद्र के तल पर मिट्टी फैलाती रही हैं जिस से पानी प्रति वर्ष छिछला होता जा रहा है। कई बार समुद्र का पानी इस चौरस डेल्टा पर आ गया है। सन् १८६४ ई० में एक बहुत बड़ी समुद्र की लहर भीतर १७ मील दूर तक घुस आई,

जिस से बहुत से गाँव नष्ट हो गये और ३०,००० मनुष्य डूब कर मर गये।

मसलीपट्टम के निकट ठहरने के बजाय हम कोकोनडा जा सकते हैं, जो डेल्टा का अधिक प्रसिद्ध बन्दरगाह है। परन्तु यहाँ गोदावरी नदी ने समुद्र को इतना छिछला कर दिया है कि हम को तट से सात मील दूर लङ्गर डालना पड़ता है। हमारे निकट ही कई और जहाज़ लङ्गर डाले हुए हैं जो इङ्गलेण्ड और योरुप के लिए रूई लाद रहे हैं। कुछ और डेल्टा की चौरस उपजाऊ भूमि में पैदा होने वाले चावल को भर रहे हैं जिसे वे लंका ले जायँगे, या मौरिशस टापू ('मिरच-का- देश') को पहुँचायँगे, जहाँ वह वहाँ के भारतीय श्रम-जीवियों के काम आयगा। कोकोनडा से हम रेल में बैठ कर, या डेल्टा की किसी नहर द्वारा नाव में बैठ कर, राजामन्द्री पहुँच सकते हैं। यहाँ मुख्य रेल एक बढ़िया पुल द्वारा नदी को पार करती है। नाव या स्टीम-बोट में बैठ कर हम गोदावरी नदी में १०० मील ऊपर तक जा सकते हैं—पहले हम डेल्टा के चौरस तटीय मैदान को पार करते हैं, और जङ्गलों से ढकी हुई पठार की पहाड़ियों में हो कर जाते हैं। बाँसों के बेड़े नदी के नीचे की ओर बहाये जा रहे हैं, और समुद्र के जल से निकाला हुआ नमक ऊपर की ओर पहुँचाया जा रहा है। राजामन्द्री से नीचे चल कर बाँध को हमें अवश्यमेव देखना चाहिए, जिसके द्वारा नदी का पानी नहरों में लिया जाता है और डेल्टा के खेतों में सिंचाई के काम आता है।

एक ही दिन की यात्रा के पश्चात् हम विज़गापट्टम आते हैं। यहाँ डेल्टा की भूमि नहीं दिखाई देती, क्योंकि घाट समुद्र के बहुत निकट हैं, और तट चटियल है और तूफ़ान के दिनों में ख़तरनाक है। परन्तु विज़गापट्टम किसी दिन अच्छा बन्दरगाह हो जायगा। हमारा कप्तान 'डालफिन्स नोज़' नामक विशाल चट्टान को बतलाता

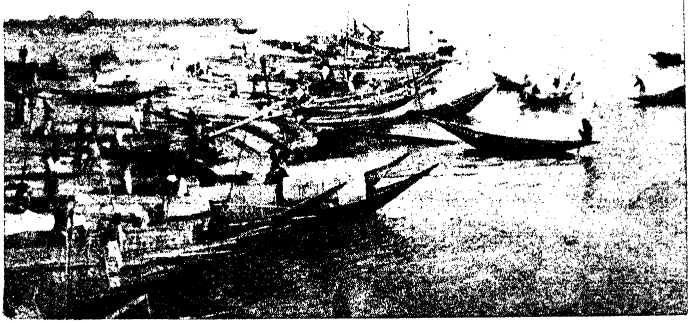
है, जो समुद्र में दूर तक निकली हुई है। यह चट्टान लहरों के बल को तोड़ने के लिए समुद्री दीवार का भाग होगी, और गहरे पानी का बन्दर बनाने के लिए दलदल की मिट्टी खोद कर फेंक दी जायगी। जब ऐसा हो जायगा तो विज़गापट्टम की गिनती इस तट के अत्यन्त सुरक्षित बन्दरों में की जायगी।

यह मद्रास प्रदेश का अन्तिम बन्दर है जहाँ हम ठहरते हैं। यदि हम आगे चल कर उत्तर की ओर किसी छोटे बन्दर पर ठहरें और पूर्वी घाट की सब से ऊँची चोटी महेन्द्रगिरि पर चढ़ जायँ, तो हम को पूर्व की ओर चौरस और सकरा तटीय मैदान दिखाई देगा और पश्चिम की ओर जङ्गलों से ढकी हुई पहाड़ियाँ देख पड़ेंगी जो यहाँ धरती की ओर १०० मील दूर तक चली गई हैं। हम यहाँ सुन्दर चिलका झील (अध्याय १३) को भी देख सकते हैं, जो एक छिछली खाड़ी द्वारा समुद्र से मिली हुई है।

अब हम महानदी डेल्टा के दक्षिणी सिरे के निकट हैं। जब हम उस के रेतीले तट के किनारे किनारे यात्रा करते हैं, तो हम को तट पर ही पुरी के प्रसिद्ध जगन्नाथ जी के मन्दिर की चोटियाँ देख पड़ती हैं। यदि हम मेले के समय इस नगर की सैर करें, तो उसकी सड़कें यात्रियों से खचाखच भरी हुई मिलगी। यहाँ से रेल द्वारा थोड़ी सी यात्रा के पश्चात् हम कटक पहुंचते हैं जो डेल्टा के केन्द्र में एक नगर है। इस डेल्टा में तीन बड़ी नदियाँ और बहुत सी नहरें हैं। यह डेल्टा भी पूर्वी तट के अन्य डेल्टाओं से बहुत मिलता जुलता है। ऐसा मालूम होता है कि जितनी धरती है उतना ही पानी है। बरसात के दिनों में पानी अधिक मालूम होता है। धरती के चौरस होने के कारण पानी का बहना कठिन हो जाता है। जिधर निगाह उठा कर देखो वहीं ताल, दलदल, गड्ढे, खाड़ियाँ, नहर और नदियाँ दिखाई देती हैं। इन डेल्टाओं पर हम को पान की बेल, गन्ने की

पंक्तियाँ और धान के बहुत से खेत देख पड़ते हैं। खेतों के बीच की मेंड़ों पर नारियल के पेड़ उगा दिये गये हैं। बाँस, इमली और पीपल के कुञ्जों के बीच में प्रत्येक गाँव अपने मन्दिर सहित ऐसा मालूम होता है मानो वह दलदल और नदी के बीच में एक टापू हो।

महानदी का डेल्टा गंगा व ब्रह्मपुत्र के डेल्टा के बहुत समीप पहुच गया है और सारा ही तट चौरस है। मार्ग में हम को जल



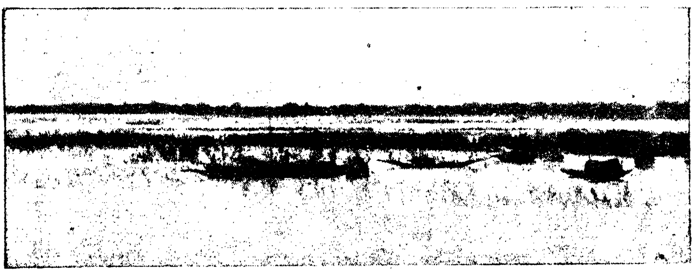
बंगाल के चौरस डेल्टा वाले तट पर मछुए।

पीला मिलता है। इससे पता लगता है कि पानी छिछला है, और कप्तान के चार्ट से भी ऐसा ही मालूम होता है। जब हम हुगली नदी के मुहाने पर पहुँचते हैं जो गङ्गा के डेल्टे का मुख्य मार्ग है, तो हम को अनेक 'प्रकाश-के-जहाज़' लङ्गर डाले हुए देख पड़ते हैं। ये समुद्र पर ऐसा ही काम करते हैं जैसा थल पर प्रकाश-घर। उनकी बड़ी लालटेनों की चमकीली रोशनी जहाज़ के कप्तानों को चेतावनी देती

है कि वे अपने जहाज़ों को रेत के टीलों में न फँसा दें। यदि हम यहाँ रात को पहुँचते तो हमें सुबह तक यहीं लंगर डाले रहना पड़ता। प्रातःकाल के समय एक प्रकाश-घर से नाव में बैठ कर एक मल्लाह आता है जो कलकत्ते तक हमारे जहाज़ को नदी में खेता है। यह कार्य बड़ा कठिन है। हुगली नदी में धारा और ज्वार बड़े प्रबल होते हैं और उसका पेटा सदा हटता रहता है, जो दिन प्रति दिन कहीं गहरा और कहीं छिछला होता रहता है। नदी में और उस के किनारों पर ऐसे चिह्न लगा दिये गये हैं, जो पथ प्रदर्शक का काम देते हैं। बिना किसी एक ऐसे माझी की सहायता के जिस ने नदी के पेटे के परिवर्तनों की वर्षों तक भलीभाँति जाँच-परताल न की हो, कोई भी मल्लाह अपने जहाज़ को खेने की हिम्मत न करेगा। वह बड़ी सावधानी से जहाज़ों को उसी समय ले जाता है जब ज्वार पूरा होता है और पानी गहरा होता है। हुगली नदी का ज्वार दिन में दो बार बारह फुट उठता और गिरता है (देखो अध्याय १३)।

७—हुगली नदी के मुहाने पर और इस बड़े डेल्टा के सारे तट के किनारे पर बहुत से छोटे छोटे टापू हैं, जो उस मिट्टी से बने हुए हैं जिसे ये दो बड़ी नदियाँ सदा समुद्र में डालती रहती हैं। इस डेल्टा का एक बड़ा भाग सुन्दरबन कहलाता है। यह जङ्गलों से ढका हुआ है, और चीतों का घर है। नदी में आगे बढ़ कर हम को दोनों ओर के तट चौरस और दलदली देख पड़ते हैं। यात्रा कुछ घण्टों में समाप्त होती है, क्योंकि माझी को इस टेढ़े मेढ़े जल-मार्ग में बड़ी सावधानी से आगे बढ़ना पड़ता है। हुगली नदी बड़े चहल-पहल की पानी-की-सड़क है, और इस में सभी प्रकार की नावें व जहाज़ भरे रहते हैं। इस में वे नावें खेई जाती हैं जो हवा से चलती हैं, या ज्वार के साथ साथ उसी के बल पर आगे बढ़ती हैं। मछुओं

की नाव भी देख पड़ती हैं, और पाट व धान के छिलकों से बहुत ऊँचे तक लदी हुई चौरस डेल्टा के कोलों से आने वाली डोंगियाँ भी दिखाई पड़ती हैं। हम चौरस पेंदे के जहाज़ जिनके दोनों ओर डोंगियाँ बँधी हुई हैं देखते हैं, और इँञ्जिन द्वारा चलने वाली किश्तियाँ देखते हैं। दोनों तटों पर बहुत सी नावें और डोंगियाँ बधी हुई देख पड़ती हैं। मार्ग में हम को कलकत्ते से आते हुए बहुत से स्टीमर मिलते हैं, जो संसार के सभी भागों से माल ले जा रहे हैं। अपनी झण्डियों से कप्तान बतला सकते हैं कि वे किन देशों को जा रहे हैं। शीघ्र ही हम अनेक पाट के कारख़ानों को पीछे छोड़



सुन्दरबन – आधी धरती और आधा पानी।

देते हैं, जिनकी ऊंची चिमनियों से धूआँ निकल रहा है। यहाँ पाट काता और बुना जाता है। अन्त में विशाल नगर दृष्टिगोचर होता है जो नदी के दोनों ओर बसा हुआ है। हमारा जहाज़ भी अन्य अनेक स्टीमरों के पास लंगर डालता है।

कलकत्ता एशिया का दूसरा बड़ा नगर है, और उस का सब से बड़ा चहल-पहल का बन्दरगाह है। हम पहले ही पढ़ चुके हैं (अध्याय ६) कि यह इतना प्रसिद्ध क्यों हो गया। नगर में उस की खचाखच भरी हुई सड़कों पर सैर करने में, उस के अजायब-घर, अस्पताल, कालेज, स्कूल व उसके सुन्दर बाग़ और बाग़ीचों में घूमने

में हम को कई दिन लग जायँगे। हुगली नदी के दोनों किनारों पर मीलों तक हम नावें देखते हैं, जो तट के छोटे छोटे चबूतरों से नदी में ठहरे हुए बड़े स्टीमरों को माल ले जा रही हैं—मिलों से बोरे, बङ्गाल से पाट, आसाम से चाय और रानीगंज की खानों से कोयला नदी के पुल पर चढ़ कर, जो कलकत्ता और हावड़ा को मिलाता है, हम जल पर बहुत से माल और मुसाफ़िरों के बड़ी फुर्ती से जाने का दृश्य भली भाँति देख सकते हैं।



कलकत्ता—हुगली नदी में स्नान करना।

एक अच्छे नक़शे से मालूम होता है कि कलकत्ते से कई रेल की लाइनें गङ्गा नदी की घाटी में हो कर जाती हैं। इन के द्वारा हम पटना, बनारस, इलाहाबाद और कानपुर जा सकते हैं; आगरा और देहली होते हुए लाहोर पहुँच सकते हैं, और आगे बढ़ कर दूरवर्ती पेशावर तक जा सकते हैं। एक और लाइन द्वारा हम दक्षिण भारत को पार कर के नागपुर होते हुए बम्बई पहुँच सकते हैं, या पूर्वी तटीय मैदान पर यात्रा कर के मद्रास को जा सकते हैं। हम रेल द्वारा उत्तर की ओर भी जा सकते हैं। इस यात्रा में पहले हम को गङ्गा

नदी का बड़ा सुन्दर हार्डिञ्ज पुल मिलेगा ; फिर हम चौरस मैदान को पार कर के हिमालय की तरैटी में पहुँचेंगे, और वहाँ से हम एक छोटी सी रेल द्वारा ऊपर चढ़ सकते हैं जो बहुत फेर के बाद दार्जिलिङ्ग तक पहुँचती है। यह नगर किंचिनचिंगा की हिमाच्छादित चोटी से अधिक दूर नहीं है। यदि हम जाड़े के मौसिम में यहाँ आवें, तो नगर की भूमि, पेड़ और मकान सभी गहरे तुषार से ढके हुए मिलेंगे।

गङ्गा के चौड़े डेल्टा की कोलों द्वारा जल-मार्गों का बड़ा सुन्दर समूह बन जाता है। इन के द्वारा नदी-स्टीमर चारों ओर हम को मीलों दूर ले जा सकते हैं। इस पुस्तक के मूललेखक ने एक बार ब्रह्मपुत्र नदी में एक सप्ताह से अधिक दिनों तक यात्रा की थी और वह क़रीब क़रीब उस स्थान तक पहुँच गया था, जहाँ यह विशाल नदी तिब्बत को छोड़ कर भारतवर्ष में प्रवेश करती है। यह व्यापार का बहुत बड़ा जल-मार्ग है, और प्रायः सारे ही मार्ग में उसे निचले चौरस तट मिले। राह में उसे और भी स्टीमर और नावें मिलीं जो तट के चाय के उपवनों से कलकत्ते को चाय ला रही थीं। बहुत दूर पर उसने ऊँचे हिमालय पर्वत को देखा और उस की कुछ हिमाच्छादित चोटियों के भी दर्शन किये। नदी में रेत के टीलों पर बड़े बड़े मगर धूप खा रहे थे। अन्य स्टीमर गङ्गा नदी द्वारा पटना को माल और मुसाफ़िर ले जाते हैं।

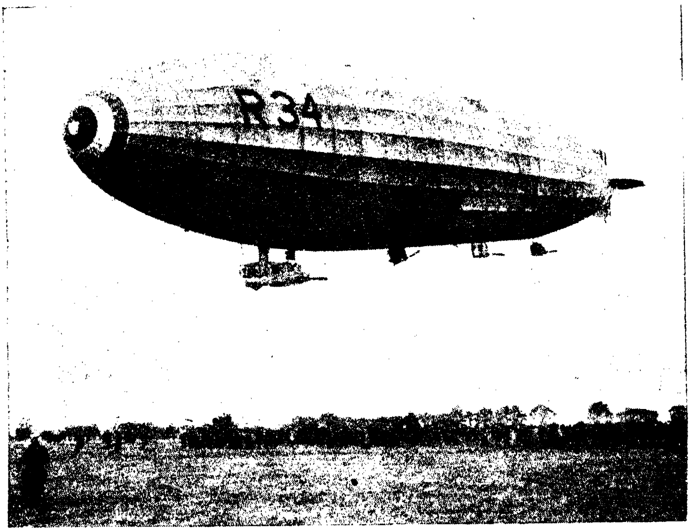
८—हमारा कप्तान जहाज़ के इंजिनों के लिए रानीगंज का कोयला मोल लेता है और एक माझी की सहायता से हम हुगली नदी के मुहाने तक पहुँचते हैं। फिर हम डेल्टा के किनारे के चौरस टापुओं के निकट होते हुए पूर्व की ओर चलते हैं, यहाँ तक कि हम एक नदी के मुहाने पर पहुँच जाते हैं और उस में कुछ ऊपर चल कर चटगाँव के बन्दरगाह (अध्याय ६) पर आ जाते हैं। जैसा हम

ऊपर पढ़ चुके हैं, यहाँ पर जहाज़ चाय, पाट और चावल से लदे हुए हैं। ये वस्तुएँ उस रेल द्वारा लाई गई हैं जो आसाम की घाटियों और पहाड़ियों में हो कर गई है।

दक्षिण की ओर चल कर हम शीघ्र ही भारत को पीछे छोड़ देते हैं, क्योंकि अब हम ब्रह्मा के तट के निकट आ गये। यह मलाबार तट से मिलता जुलता है, परन्तु यहाँ बहुत कम 'लगून' हैं, थोड़ी ही दूर भीतर चल कर जङ्गलों से ढके हुए अराकन योमा हैं। पश्चिमी घाट की तरह इन पर भी बहुत भारी वर्षा होती है, और यहाँ से अनेक छोटी छोटी नदियाँ निकल कर समुद्र में गिरती हैं। इन में से एक के मुहाने के निकट अकयाब नगर स्थित है। इस तट पर केवल इसी बन्दरगाह पर हमारा जहाज़ ठहरता है। यहाँ से छोटे छोटे स्टीमरों में बैठ कर हम अन्य छोटे बन्दरगाहों को जा सकते हैं। फ़सल के समय इन बन्दरगाहों को नावें और छोटे जहाज़ पहुँचते हैं, जो तट के निकट की चौरस तर भूमि पर पैदा होने वाले चावल को ले जाते हैं। ब्रह्मा से बहुत सा चावल भारतवर्ष को आता है। मलाबार के विपरीत इस तट पर बहुत से टापू हैं। इन में से कुछ समुद्र के तले पर स्थित ज्वालामुखियों से बने हैं।

जैसे जैसे हम दक्षिण की ओर बढ़ते जाते हैं इन टापुओं के बीच में से हम यह देखते हैं कि अराकन योमा नीचे होते जा रहे हैं। अन्त में वे नीचे रेतीले निगराइस अन्तरीप पर समाप्त हो जाते हैं। ज्यों ही हम यहाँ हो कर निकलते हैं और पूर्व की ओर मुड़ते हैं हम को पानी के रङ्ग से मालूम हो जाता है कि हम इरावदी नदी के मुहाने के सामने हैं। यदि हमारा जहाज़ बड़ा न हो तो हम इन में से एक के द्वारा बेसीन पहुँच सकते हैं। अकयाब की तरह यहाँ से भी धान बाहर भेजा जाता है जो चौड़े डेल्टा पर पैदा होता है और जो सैकड़ों नावों और स्टीमरों तथा रेल द्वारा यहाँ लाया जाता है। इरावदी के

मुख्य मुहाने में गङ्गा के मुहाने की तरह बड़े व्यापारिक जहाज़ नहीं आ जा सकते। परन्तु डेल्टा के पूर्वी सिरे पर हम अपने साथ एक माझी को लेते हैं और रंगून नदी पर यात्रा करते हुए नदी में रंगून बन्दर में लंगर डालते हैं (देखो अध्याय १४)। हम इस चहल-पहल के बन्दरगाह के व्यापार के विषय में पहले ही पढ़ चुके हैं। इस का नम्बर अब भारत-साम्राज्य के सब से प्रसिद्ध बन्दरगाहों में तीसरा है।

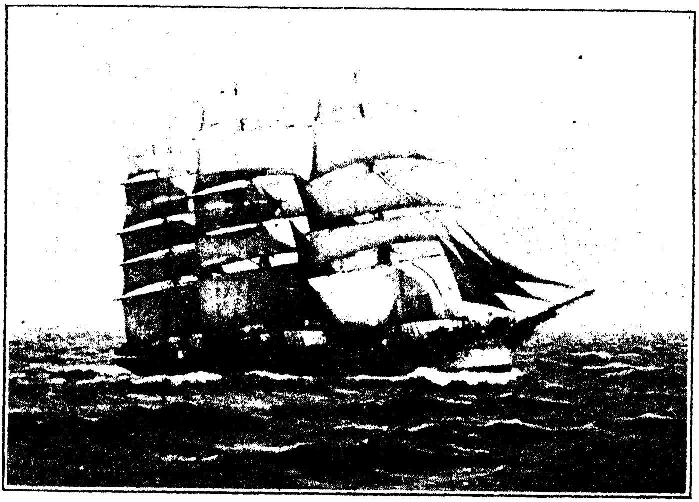


हवाई जहाज़ और भूगोल सीखने को नई रीति।

हम इस नदी में प्रोम और माण्डले होते हुए दूरस्थ भामू तक यात्रा भी कर चुके हैं। सीताङ्ग की घाटी में जाने वाली रेल द्वारा हम रंगून से मांडले भी पहुँच सकते हैं। इस लाइन पर स्थित पीगू नगर से हम एक शाख द्वारा मर्तबान पहुँच सकते हैं, जो सालविन नदी के तट पर स्थित है। यहाँ से एक छोटा स्टीमर मुसाफ़िरों को नदी के मुहाने के

पार मोलमीन ले जाता है। मोलमीन से हम एक सड़क द्वारा पहाड़ों और जङ्गलों को पार करते हुए श्याम पहुँच सकते हैं।

६—अब हम अपनी यात्रा का अन्तिम भाग पूरा करते हैं। हम ब्रह्मा के तनासरिम तट के निकट चलते हैं और टेवोय नदी के मुहाने पर लङ्गर डालते हैं, जो भीतर के पर्वतों से निकलती है। नगर मुहाने से पेंतीस मील दूर है और यहाँ पहुँचने के लिए हम को किसी



भूगोल सीखने की पुरानी रीति।

अग्निबोट या पालदार नाव पर बैठ कर जाना पड़ेगा। यहाँ हम वे छोटे छोटे जहाज़ देख सकते हैं जो नदी के पेटे से मिट्टी खुरचते हैं और पहाड़ियों से बहाई हुई टीन को इकट्ठा करते हैं। टीन दक्षिण की ओर सिंहपुर भेजी जाती है, और वहाँ गला कर साफ़ की जाती है। जब हम टेवोय से चलते हैं तो हम को मालूम होता है कि हम बिखरे हुए चौरस टापुओं के समूह में हैं जो नारियल के पेड़ों से ढके हुए हैं।

हम मरगूई के छोटे बन्दरगाह पर रुक सकते हैं। यहाँ से तट की तर भूमि पर पैदा होने वाली रबड़ विदेशों को भेजी जाती है। अब मलय प्रायद्वीप संसार में रबड़ पैदा करने वाला मुख्य प्रान्त है। यह बन्दरगाह ब्रह्मा के मोतियों के व्यापार का भी केन्द्र है, क्योंकि मोती वाली सीपियाँ इन टापुओं के आसपास के छिछले सागर में खब पैदा होती हैं। विक्टोरिया अन्तरीप पहुँच कर हमारी यात्रा समाप्त हो जाती है। हम भारत-साम्राज्य के दूसरे किनारे पर आ गये। यदि यहाँ मलय प्रायद्वीप के तङ्ग भाग के आरपार जहाज़ों के लिए एक नहर खोद दी जाय, तो वे श्याम की खाड़ी में पहुँच सकते हैं।

हमारी दीर्घ यात्रा अब समाप्त हो गई। इस यात्रा की लम्बाई को नक़शे पर नापो। मुख्य बन्दरगाहों के बीच की कुछ दूरियाँ नीचे दी जाती हैं :—कराँची से बम्बई तक, ४८५ मील ; बम्बई से कोलम्बो तक, ८६० मील ; कोलम्बो से कलकत्ते तक, १,२३५ मील ; कलकत्ता से रंगून तक, ७६० मील ; रंगून से कोलम्बो तक, १,२४० मील।

राह में हम बहुत से नगर और अनेक प्रान्तों की सैर कर चुके। वहाँ के रहनेवाले मनुष्य सब एक से नहीं हैं। उन का पहनावा, उनके रीति रिवाज, उनकी भाषाएँ, उनके घर और मन्दिर, यहाँ तक कि मछुओं की नावें और वे मछलियाँ भी जिन्हें वे पकड़ते हैं, अलग अलग स्थानों पर पृथक् पृथक् हैं। अपने रजिस्टर में कप्तान ने प्रत्येक रात्रि का वर्णन विस्तारपूर्वक लिख लिया है - वे बन्दरगाह जहाँ हम ठहरे थे, वे स्थान और समय जहाँ उस ने तट पर प्रकाश-घर और अन्य पथ-प्रदर्शक चिन्हों को देखा था, प्रत्येक दिन समुद्र शान्त था या अशान्त, वे दिशाएँ जिन में उस ने समय समय पर जहाज़ चलाया था और वे जहाज़ जो उसे मार्ग में मिले थे। अपने चार्ट पर उसने अपनी यात्रा के मार्ग को अङ्कित कर लिया है। हम ने एक बहुत बड़ा

पाठ सीख लिया है, क्योंकि हम ने अपनी आँखों से देख लिया है कि समुद्र संसार की बहुत बड़ी और विस्तीर्ण सड़क है। जहाज़, बैलगाड़ी या बाइसिकिल या रेलगाड़ी की तरह नहीं है; इस के लिए सड़क बनाने की आवश्यकता नहीं पड़ती। यह संसार के किसी भी तट या बन्दर को खेया जा सकता है, चाहे वह कितनी ही दूर क्यों न हो? वास्तव में समुद्र देशों को अलग नहीं करता। वह हमारी पृथ्वी के भिन्न भिन्न थल-मार्गों को एक दूसरे से मिलाता है और उन को एक संसार बनाता है।

प्रश्न

भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका का नक़शा खींच कर उसमें एक टूटी हुई रेखा द्वारा उपरोक्त समुद्री यात्रा दिखाओ, और उन स्थानों की स्थिति बनाओ व नाम लिखो जहाँ जहाज़ ठहरा था।

शब्दानुक्रमणिका

अ

अकयाब	Akyab
अजमेर	Ajmere
अटक	Attock
अटलांटिक महासागर	Atlantic Ocean
अदन	Aden
अनामलय श्रेणी	Anaimalai Range
अनुर्धपुरा (अनुराधपुरा)	Anuradhapura
अन्दमन टापू	Andaman Islands
अपर ब्रह्मा	Upper Burma
अफ़ग़ानिस्तान	Afghanistan
अफ्रीका	Africa
अमृतसर	Amritsar
अम्बाला	Ambala
अरकाट	Arcot
अरब	Arab
अरब सागर	Arabian Sea
अराकन योमा	Arakan Yoma
अरावली की पहाड़ियाँ	Aravalli Range
अर्नाक्युलम	Ernakulum
अलेपी	Alleppey
अहमदाबाद	Ahmedabad

आ

आगरा	Agra
आदम की चोटी (माउंट पेड्रो)	Mt Adam (Mt. Pedro)

क

कच्छ	Cutch
कच्छ का रन	Rann of Cutch
कच्छ की खाड़ी	Gulf of Cutch
कटक	Cuttack
कनाडा	Canada
कनानोर	Cannanore
क़ंधार	Kandahar
कराकोरम दर्रा	Karakoram Pass
कलकत्ता	Calcutta
कश्मीर	Kashmir
कांजीवरम् (काँची)	Conjeeveram (Kanchi)
काठियावाड़	Kathiawar
कानपुर	Cawnpore
काबुल	Kabul
काबुल नदी	River Kabul
कावेरी नदी	River Cauvery
कारवार	Karwar
कालीकट	Calicut
कालीमीर अन्तरीप	Kalimere Point
कालूदन नदी	Kaludun River
किंचिनचिंगा	Kinchinjunga
किरथर पहाड़	Kirthar Range
कुमारी अन्तरीप	Cape Camorin
कुम्भकुनम्	Kumbakonam
कुर्ग	Coorg
कुलाबा पाइंट	Colaba Point
कृष्णा नदी	Krishna River
केंटन	Canton
केंडी	Kandy

गैरो की पहाड़ियाँ	Garo Hills
गोआ	Goa
गोदावरी नदी	River Godavari
गोमल दर्रा	Gomal Pass
गोलकुंडा	Golcunda
गोलंडो	Goalundo
ग्वालियर	Gwalior
ग्रेट ब्रिटेन	Great Britain

घ

घग्घर नदी	River Ghaggar
घाघरा नदी	River Gogra

च

चम्बल नदी	River Chambal
चटगाँव	Chittagong
चिंगलपट	Chingleput
चित्तौड़	Chittor
चिदमवरम्	Chidambaram
चिनाब नदी	River Chinab
चिलका झील	Chilka Lake
चीन	China
चेदूबा	Cheduba
चेरापूँजी	Cherrapunji

छ

छिन्दविन नदी	River Chindwin
छोटा नागपुर	Chota Nagpur

ज

ज़ंज़ीबार	Zanzibar
जफ़ना	Jaffna

त

तंजौर	Tanjore
तनासरिम योमा	Tenasserim Yoma
ताप्ती नदी	River Tapti
तिनेवेली	Tinnevelly
तिब्बत	Tibet
तिल्लीचेरी	Tellicherry
तुंगभद्रा नदी	River Tungbhadra
तूतीकोरन	Tuticorin
त्रावनकोर	Travancore
त्रिंकोमाली	Trincomali
त्रिचनापली	Trichinopoly
त्रिवेन्द्रम्	Trivandrum

थ

थर मरुभूमि	Thar Desert
थाल घाट	Thal Ghat

द

दकन	Deccan
दार्जिलिंग	Darjeeling
देहली	Delhi
देहली का सूबा	Delhi Province
दौलताबाद	Daulatabad

ध

धनुषकोटी	Dhanushkoti
धारवार	Dharwar
धौलगिरि	Dhaulagiri

न

प

पिनांग	Penang
पीगू	Pegu
पीगू योमा	Pegu Yoma
पीरू	Peru
पुनानी नदी	River Ponani
पुर्तगाल	Portugal
पुरी	Puri
पुलीकट झील	Pulicat Lake
पूना	Poona
पूर्वी घाट	Eastern Ghats
पेगन	Pagan
पेरियार नदी	River Periyar
पेशावर	Peshawar
पसिफ़िक महासागर	Pacific Ocean
पिप्राई द्वीप समूह	Peprais
प्रोम	Prome

फ

फ़ारस	Persia
फ़ारस की खाड़ी	Gulf of Persia
फ़ान्स	France

ब

बक्सर	Buxar
बकिंघम नहर	Buckingham Canal
बंकोक	Bankok
बंगलोर	Bangalore
बंगाल	Bengal
बंगाल की खाड़ी	Bay of Bengal
बट्टीकलोआ	Batticaloa

भारतवर्ष	India
भारत-साम्राज्य	Indian Empire
भावलपुर	Bhawalpur
भूटान	Bhutan
भूपाल	Bhupal
भोर घाट	Bhor Ghat

म

मगध	Magadha
मँगलोर	Mangalore
मथुरा	Muttra
मद्रास	Madras
मद्रास प्रदेश	Madras Presidency
मध्य प्रदेश	Central Provinces
मध्य भारत	Central India
मनार का टापू	Manar Island
मनार की खाड़ी	Gulf of Manar
मनारगूदी	Manargudi
मरगूई द्वीपसमूह	Mergui Islands
मरी	Murree
मर्तबान	Martaban
मलय प्रायद्वीप	Malaya Peninsula
मलाबार	Malabar
मलाबार अन्तरीप	Malabar Point
मसलीपट्टम	Masulipatam
मंसूरी	Mussoorie
महादेव पहाड़ियाँ	Mahadev Hills
महानदी	River Mahanadi
महावली गंगा	Mahaweli Ganga
महाबलीपुरम्	Mahabalipuram

महाबालेश्वर	Mahabaleshwar
महेन्द्रगिरि	Mahendragiri
मांडले	Mandalay
मानसरोवर झील	Lake Mansarowar
मारमागोआ	Marmagao
मयावरम्	Mayavaram
मारसेल्स	Marseilles
मारिशस	Mauritius
मालद्वीप	Maldives
मालवा	Malwa
मिशीना	Myitkyina
मिस्र	Egypt
मुर्शिदाबाद	Murshidabad
मुल्तान	Multan
मेकल की पहाड़ियाँ	Maikal Range
मेघना नदी	River Meghna
मैसूर	Mysore
मोलमीन	Moulmein
मौंज़ अन्तरीप	Cape Monze

य

यनांगयांग	Yenangyaung
यमुना नदी	River Jumna
यांगटिसीकांग	River Yang-tse-kiang
योरुप	Europe

र

रंगून	Rangoon
रंगून नदी	River Rangoon
राजपूताना	Rajputana
राजमहल की पहाड़ियाँ	Rajmahal Hills

राजमन्द्री	Rajahmundry
रानीगंज	Raniganj
राप्ती नदी	River Rapti
रामगंगा नदी	River Ramganga
रामनद्	Ramnad
रामरो	Ramree
रामेश्वरम्	Rameswaram
रावलपिंडी	Rawalpindi
रावी नदी	River Ravi
रीवाँ	Rewah

ल

लकद्वीप	Laccadives
लंका	Ceylon
लखनऊ	Lucknow
लायलपुर	Lyallpur
लासा	Lhasa
लाहोर	Lahore
लूनी नदी	River Luni
लूशाई की पहाड़ियाँ	Lushai Hills
लेह	Leh

व

वारंगल	Warangal
विक्टोरिया अन्तरीप	Cape Victoria
विज़गापट्टम	Vizagapatam
विंध्याचल की पहाड़ियाँ	Vindhyachal Hills
विज़ियानग्रम्	Vizianagram
वेलोर	Vellore
वैगई नदी	River Vaigai
व्यास नदी	River Beas

श

शक्कर	Sukkur
शान की पहाड़ियाँ	Shan Hills
शान रियासतें	Shan Hills
शिकारपुर	Shikarpur
शिमला	Simla
शिवालिक की पहाड़ियाँ	Siwalik Hills
शेफ़ील्ड	Sheffield
शोलापुर	Sholapur
श्याम	Siam
श्याम की खाड़ी	Gulf of Siam
श्रीनगर	Srinagar

स

सतपुड़ा पर्वत	Satpura Hills
सतलज नदी	River Sutlej
समरक़ंद	Samarcand
संयुक्त देश आगरा व अवध	United Provinces of Agra and Oudh
सरस्वती नदी	River Saraswati
सागर टापू	Sagar Island
साँपू नदी	River Tsanpoo
साँभर झील	Sambhar Lake
सालविन नदी	River Salwin
सिकंदराबाद	Secunderabad
सिंध	Sindh
सिंध (सिंधु) नदी	River Indus
सिरयाम	Syriam
सिराजगंज	Sirajganj

सिंहपुर	Singapore
सिंहरेनी	Singareni
सीतांग नदी	River Sittang
सुन्दरबन	Sunderbans
सुमात्रा	Sumatra
सुरमा नदी	River Surma
सुलैमान पर्वत	Sulaiman Range
सूरत	Surat
सोन नदी	River Son
स्काटलैंड	Scotland
स्यालकोट	Sialkot
स्विटज़रलैंड	Switzerland
स्वीडिन	Sweden
स्ट्रेट्स सैटलमेंट्स	Straits Settlements
स्वेज़ नहर	Suez Canal

ह

हरिद्वार	Hardwar
हांगकांग	Hongkong
हावड़ा	Howrah
हिन्द महासागर	Indian Ocean
हिन्दूकुश पर्वत	Hindukush Range
हिमालय पर्वत	Himalaya Mountains
हुगली नदी	River Hugli
हुबली	Hubli
हेनज़दा	Henzada
हैदराबाद (दक्षिण)	Hyderabad (Deccan)
हैदराबाद (सिंध)	Hyderabad (Sindh)